MENSAL
MAIO
2016
nº 301 3,5€ continente iva incluído

O MUNDO DAS MOTOS

WWW.MOTOCICLISMO.PT

MOTOCICLISMO

25 ANOS

TESTES

- Ducati Multistrada Enduro
- Triumph Thruxton R / Triumph Bonneville T120
- Honda NC750X / Honda Integra
- Yamaha FJR 1300
- BMW C 600 Sport vs BMW C 650 Sport
- Mash 250 Café Racer
- Pneus Dunlop Roadsmart III

VIAGENS

- Colorado
- Os nossos rios: Douro II

DESPORTO

- Mundial de Velocidade
- Entrevista Luís Oliveira
- Era das 2T: Bridgestone 125GP

... e muito mais

1991
2016

Siga-nos no facebook em:
www.facebook.com/Motociclismo.revista

5 601753 001273 00301
maio 2016

Disponível na App Store
APLICAÇÃO ANDROID NO Google play

RECEBA

GRÁTIS

UMA
EDIÇÃO DIGITAL
EXTRA DA

MOTOCICLISMO

UMA OFERTA
EXCLUSIVA PARA
ASSINANTES!

NC750X

HONDA
The Power of Dreams

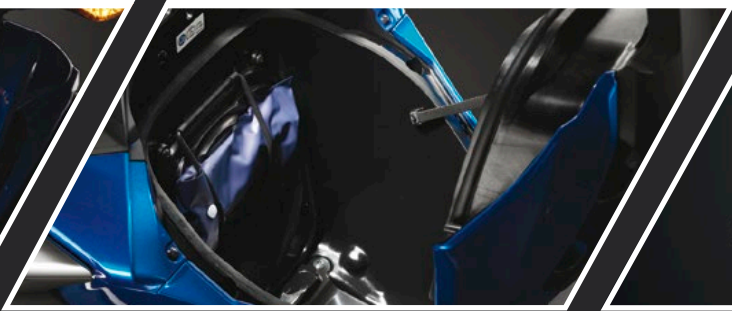
NOVA NC750X

O QUE ERA BOM, ESTÁ AINDA MELHOR

- Consumo de combustível: 3,5l/100 km
- ABS de origem
- PVP 7.300€*

FULL LED

MET-IN COM 22 LITROS



NOVA SUSPENSÃO DIANTEIRA

HONDA

Novo visual, com design da carenagem melhorado e pára-brisas aumentado
Novas luzes LED na dianteira e traseira • Silenciador mais pequeno e em formato pentagonal • Nova transmissão de dupla embraiagem (DCT) com 3 modos de desempenho
Nova suspensão com amortecimento proporcional (FR) e regulador de pré-carga (TR)
Discos de travões de perfil ondulado • Volume de bagagem aumentado para 22 litros

Para ter o melhor, basta ir ao seu concessionário Honda | www.honda.pt

* Preço inclui ISV e IVA à taxa em vigor. Não inclui despesas de documentação, preparação e eco-valor dos pneus no valor de 385€.
Preço não inclui despesas de transporte para os Arquipélagos da Madeira e dos Açores. Consumo de combustível medido segundo método WMTC.
A imagem apresentada é de um piloto profissional em condições controladas.

#MADEBYHONDA

SUMÁRIO

Ducati Multistrada Enduro: testámos a mais Ducati mais "off road" de sempre

26

70 **Viagem:** uma semana nas pistas e trilhos das Montanhas Rochosas, no Colorado

94 **Luís Oliveira:** entrevista a um campeão multifacetado

INTRO ///

4 Yamaha Tracer 700; Suzuki prepara GSX-R com compressor; jogo MXGP 2; SWM em Portugal; Mundial SBK; Agenda; Mercado; Editorial, etc

16 **Crónica de Miguel Oliveira**

18 **Moto Gamer**

20 **Objetivo Baja**

TESTES + TÉCNICA ///

26 **Ducati Multistrada Enduro**
Agora, a MTS 1200 já pode enveredar por maus caminhos!

32 **Triumph Thruxton R**
Mais do que uma excelente "Café Racer", uma moto fabulosa

36 **Outros testes**
- Triumph Bonneville T120 Black
- Honda NC 750 X
- Honda Integra
- BMW C 650 Sport / C 600 Sport
- Mash 250 Café Racer

52 **Teste de pneus**
A Dunlop dá um passo em frente com o novo Roadsmart III

ÁREA DE SERVIÇO ///

8 **Ficha técnica**
Staff e contactos

56 **Shopping**
Equipamento e acessórios

58 **Preços das motos novas**

65 **Mercado**

105 **Action Team**

REPORTAGEM ///

22 **25º aniversário**
A MOTOCICLISMO celebra os seus 25 anos nesta edição

82 **BMW GS Experience**
Estivemos nos Açores para conhecer os limites da R 1200 GS

102 **Café Racer**
Uma Moto Guzzi Le Mans, após passar pelo bisturi da Ton-Up Garage

DESPORTO ///

90 **MotoGP**
Da Argentina a Jerez

94 **Entrevista**
Luís Oliveira

98 **A Era das 2 tempos**
Bridgestone 125GP, 1972/73

MOTOTURISMO ///

70 **Viagem off road**
Montanhas Rochosas, Colorado

78 **Roteiro**
Os nossos rios: Douro - 2ª parte

MAGAZINE ///

104 **BD: As Odisseias de um Motard**

MOTOS NESTA EDIÇÃO ///

46	BMW C 600 Sport
46	BMW C 650 Sport
98	Bridgestone 125 GP
26	Ducati Multistrada Enduro
38	Honda NC750X
42	Honda Integra
50	Mash 250 Café Racer
102	Moto Guzzi Le Mans by TuG
32	Triumph Thruxton R
36	Triumph Bonneville T120 Black
44	Yamaha FJR 1300

INTRO

EDITORIAL

Luís Carlos Sousa
Diretor
lcsousa@motorpress.pt

OBRIGADO

A MOTOCICLISMO COMPLETA NESTA EDIÇÃO O SEU 25º ANIVERSÁRIO. DE MAIO DE 1991 A MAIO DE 2016, FORAM 301 EDIÇÕES – sem contar com catálogos e números especiais – trezentos e um meses sem interrupções, passando por muitos pontos altos e alguns momentos mais difíceis, entre alegrias (muitas) e mágoas (felizmente, não tantas como isso), sempre sem nos desviarmos daquilo em que acreditamos, mesmo quando a isso nos quiseram forçar.

O que são 25 anos? Assumindo uma perspetiva pessoal - mais à frente abordamos este aniversário de uma forma mais geral -, é metade de uma vida. Estou cá há 21 anos. Foi aqui que vivi os momentos mais importantes do meu crescimento pessoal e profissional, num envolvimento que torna impossível separar um do outro. Foi "nas motos" que fiz amigos para a vida - e também uns quantos inimigos, caso contrário certamente que não estaria fazer bem o meu trabalho enquanto jornalista...

Foi na MOTOCICLISMO que aprendi com os melhores, e é a eles que quero, também, deixar o meu agradecimento por me terem guiado nesta viagem. Não querendo deixar de agradecer - não por ser "da praxe", mas porque é a mais pura verdade -, aos nossos leitores que são a principal razão da nossa existência, e aos anunciantes que nos ajudam a seguir em frente, vou dedicar estas últimas linhas a meia dúzia de pessoas com quem lido todos os dias e mantêm o barco à tona. Sem nenhuma ordem particular (bom, excetuando o primeiro, afinal, é o patrão...), um grande obrigado ao João "The Boss" pela visão, ao Paulo por ser um lutador que nunca desiste, ao Bruno, Miguel, João Carlos e Francisco por me aturarem, ao Rodrigo, Luís e Alberto pela lealdade. E ao Vítor. É verdade que já não trabalha connosco, mas sem ele não existiria a MOTOCICLISMO - ou, pelo menos, não como a conhecemos -, e os seus ensinamentos muito me têm ajudado, ao longo dos anos, a manter a revista onde ele a deixou. Na liderança.

Yamaha já testa a MT-07 Ténéré

Confirmado o lançamento da nova Tracer 700, uma Adventure-sport que faz uso do motor da MT-07, começam a surgir na internet novas fotos espia que indicam que a Yamaha não ficará por aqui no que diz respeito a esta plataforma de grande sucesso. Os portais online britânicos Visordown e MCN publicaram fotos do que parece ser uma nova Ténéré de média cilindrada, cujo motor será precisamente a unidade motriz que equipa a MT-07 e a nova Tracer 700. As jantes de raios de 21 polegadas à frente e 18 atrás, proteção do motor e a generosa altura ao solo são um bom indicador das aspirações off-road que esta nova Ténéré deverá ter. Dado o seu estado de desenvolvimento, este novo modelo deverá ser apresentado apenas no início de 2017.

Gas Gas reinicia a produção

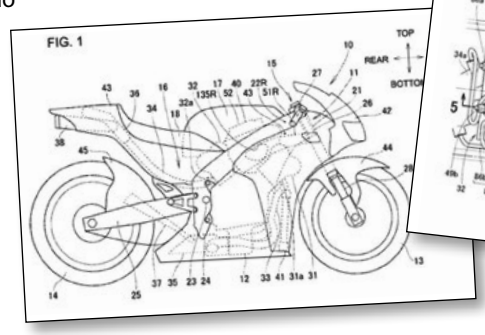
Há cerca de um ano, a Gas Gas estava com graves dificuldades financeiras e não conseguia fazer frente às dívidas acumuladas até então. Tudo parecia ditar o fim desta empresa até ao passado mês de novembro, altura em que a empresa espanhola Torrot anunciou ter adquirido a Gas Gas. No passado dia 1 de abril, saiu da linha de montagem o primeiro motor produzido após a aquisição por parte da Torrot e, poucos dias depois, a primeira unidade da TXT 300 Racing saía da linha de montagem. Este modelo de Trial é uma das 4 mil unidades entre motos de Trial e motos de enduro que a marca pretende construir até ao final de 2016.

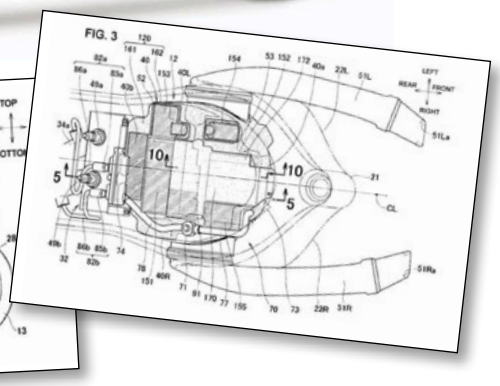
Vem aí uma RVF1000R?

Website britânico Morebikes.co.uk divulga conjunto de patentes do que será uma nova desportiva Honda.

A Honda continua a resistir à renovação da sua desportiva CBR 1000 RR Fireblade. No entanto, é quase certo que em breve a marca da "asa dourada" vai mesmo renovar profundamente a Fireblade, e, além disso, tem nos seus planos a criação de uma moto desportiva bastante especial. O website britânico Morebikes.co.uk desvenda um pouco do que serão os planos da Honda através de um conjunto de patentes reveladas no Japão, que nos dizem que a Honda está mesmo a trabalhar numa versão mais barata da exótica RC213-VS que, de momento, muitos se referem como sendo uma RVF1000R, mas que iremos para já definir como uma "SuperBlade". De acordo com o que podemos visualizar nas patentes, e embora a imagem seja muito parecida com aquela que conhecemos da RC213-VS, salvo detalhes diferentes como as óticas de maiores dimensões ou o assento maior, a "SuperBlade" terá um motor V4, a zona da caixa de ar sofre alterações significativas e a ponteira lateral do sistema de escape passa do lado direito na RC213-VS para o lado esquerdo na "SuperBlade". Já o quadro deverá adotar uma técnica de produção mais barata de forma a reduzir substancialmente o preço.

Uma nova CBR 1000 Fireblade não será a única superdesportiva da Honda

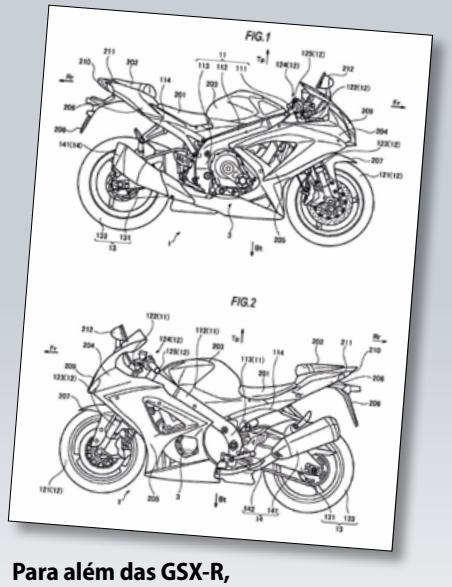




PUBLICIDADE

O capacete mais popular de toda a gama da SCHUBERTH. O capacete modular mais silencioso, leve e aerodinâmico que alguma vez foi criado. O C3 PRO é o capacete ideal para mototurismo ou percursos velozes.
Para mais informações visite:
WWW.GOLDENBAT.PT ou WWW.SCHUBERTH.COM

C3 PRO



Para além das GSX-R, a Suzuki estará a preparar uma sucessora da Hayabusa com compressor

Suzuki prepara GSX-R com compressor volumétrico

A marca de Hamamatsu registou patentes que mostram de forma contundente o futuro destes modelos!

Apesar de ter apresentado na última edição do Salão de Milão uma *concept* já bastante avançadadaquela que será a nova geração da GSX-R 1000, completa com um motor que debitará cerca de 200 cv e um conjunto de ajudas eletrónicas que a colocam no mesmo patamar das atuais concorrentes, a Suzuki já tem planos muito mais complexos para o futuro da sua gama de superdesportivas.
Recorde-se que, em 2013, a marca nipónica revelou no Salão de Tokyo uma *concept bike* ambiciosa denominada Recursion, que fazia uso de um motor bicilíndrico paralelo de 588 cc equipado com um turbo compressor, capaz de proporcionar uma gama de binário semelhante a uma desportiva de litro num regime mais amplo de rotações, com óbvias melhorias no que diz respeito ao consumo e ao peso do conjunto.
Apesar de pouco mais se saber sobre uma possível intenção de produzir este modelo, sabe-se agora que a Suzuki registou várias patentes referentes a duas motos desportivas equipadas com um compressor volumétrico (no papel, semelhante ao que equipa as Kawasaki H2 e H2R), sendo possível afirmar, pelos pormenores dos desenhos das patentes, que estes modelos serão nada mais nada menos do que a GSX-R 750 e GSX-R 1000.
Com estas patentes torna-se claro que a Suzuki está ativamente a desenvolver motores com sistemas de sobrealimentação que partem da Concept Recursion com sistema turbo, passam pelas novas GSX-R com compressor volumétrico e poderão mesmo chegar à futura sucessora da Hayabusa, cujo modelo atual, segundo informação que recebemos do representante da marca em Portugal, chegou ao fim do seu ciclo de produção, marcando assim o final de uma era do popular modelo que se manteve em comercialização nos últimos 17 anos e que revolucionou o conceito de hiperdesportiva, graças à sua velocidade máxima que superava os 300 km/hora.
No que diz respeito à sucessora da Hayabusa, pouco se sabe para além da foto que aqui reproduzimos e que mostra, em jeito de "teaser", a silhueta do modelo que aí vem. Poderá a nova geração da Hayabusa contar com um motor tetracilíndrico sobrealimentado? Poderá o motor que figura nestas patentes ser na realidade a sucessora daHayabusa "encapotada"? O que parece ser certo é que o fim da produção da Hayabusa não será certamente o fim da linha para um dos modelos de maior sucesso da casa de Hamamatsu.

H-D apresenta nova Sportster Roadster

A nova Roadster reúne inspiração dos 60 anos de herança das Sportster e apresenta um *look* minimalista, apenas com os elementos essenciais para a condução. A suspensão da Roadster é melhorada à frente por uma nova forquilha invertida com bainhas de 43 mm, mesas de direção mais robustas e, atrás, por um amortecedor ajustável em pré-carga. O bom comportamento do sistema de travagem é assegurado por dois discos à frente com sistema ABS de série. A Roadster coloca o condutor numa postura agressiva com um novo guiador low-rise e controlos de pé de montagem intermédia, que centram o peso do condutor sobre o perfil clássico do tanque de combustível de 12,5 litros da Sportster. De acordo com o estilo despojado da Roadster, o guarda-lamas traseiro foi cortado.

sumo

www.facebook.com/yamaha.motor.pt

www.yamaha-motor.pt

siga-nos

Cofidis

YAMALUBE

FASTER SONS

BORN TO RULE*

高速鉄馬

XSR900

*CONCEBIDA PARA DITAR AS REGRAS!

YAMAHA XSR 900. *BORN TO RULE**.
A nova XSR 900 combina uma experiência de condução extraordinária com um visual clássico e tecnologia de ponta. Por baixo do depósito de combustível em alumínio, ressoa o motor de três cilindros e 850cc com cambota de planos cruzados, sistema de controlo de tracção e ABS, ideal para os condutores que querem estar mais à frente!
O seu carácter poderoso, combinado com um toque *vintage*, presta homenagem a um passado de vitórias e eleva o seu desempenho a um novo nível.
YAMAHA XSR900. *Faster Sons.*

MY GARAGE BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

Download on the App Store

GET IT ON Google play

YAMAHA

Revs Your Heart

A derradeira experiência de MX?

A segunda geração do jogo de MX da Milestone chega com um impressionante conjunto de pistas, pilotos e funcionalidades.

O MXGP 2 está disponível para a PS4 e Xbox One por 69,99€ e para o PC por 39,99€

Jogos como as várias iterações do Campeonato do Mundo de MotoGP, sendo o MotoGP15 o mais recente exemplo, ou o Ride, desenvolvidos pela Milestone, têm oferecido uma boa experiência para os jogadores que procuram um pouco da emoção das corridas do Mundial de Velocidade recriadas no mundo virtual. O MXGP 2 segue o mesmo raciocínio, mas adaptado às particularidades do Campeonato do Mundo de Motocross. O menu principal reforça esta semelhança com o MotoGP15 e apresenta-nos os vários modos que podemos selecionar. Desde logo podemos escolher um piloto da grelha completa de 2015 e uma pista das 18 do Campeonato para realizar uma corrida ou até um fim-de-semana inteiro de competição. Mas é no modo carreira onde podemos levar o nosso avatar na sua carreira que se extende pela classe MX2 e MXGP, caso os resultados desportivos se provem favoráveis. Depois de nos ambientarmos às diversas opções, chega finalmente a hora de entrar em pista com o nosso piloto. A física que governa os pilotos pode parecer um pouco aleatória (e até madrasta) em primeira análise, mas à medida que aprendemos a fazer arranques limpos e conseguimos prever como os adversários abordam as curvas, começa a tornar-se mais fácil ganhar espaço e, com isso, ultrapassar mais facilmente. Os saltos acabam por ser um dos elementos únicos ao MXGP e que se tornam mais difíceis de realizar com mestria. O jogo MXGP 2 é uma excelente proposta para os fãs do Motocross e do motociclismo em geral, oferecendo um conjunto de atividades complementadas por um grande conjunto de pilotos, equipas e pistas.
A física que gere o comportamento em pista desafia os jogadores sem os frustrar, o que resulta numa experiência de jogo recompensadora.

MOTOCICLISMO

Diretor
Luís Carlos Sousa
lcsousa@motorpress.pt

Jornalistas
Bruno Gomes bgomes@motorpress.pt
Francisco Brandão Ferreira fbrandao@motorpress.pt
Ensaios
Alberto Pires, Rodrigo Castro
Colaboradores
A. Nicolau, F. Pedrinho Martins, Luís Lourenço, Luís Pinto-Coelho e Pedro H. Duque, Paulo Tomás
Correspondente internacional
Alan Cathcart
Arte
Coordenador Miguel Félix
Alice Graça, Filipa Fonseca, Joana Prudêncio, Marina Gonçalves, Miguel Ferreira, Teresa Cohen
Fotografia João Carlos Oliveira, Pedro Lopes, Rui Botas

Redação
motociclismo@motorpress.pt
Rua Policarpo Anjos, nº 4, telefone: 214 154 581/2/3
1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO

motor press lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente
VOLKER BREID
Vice-Presidente e Administrador Delegado
JOÃO FERREIRA
Vogal
ANDREA ROMETSCH

Diretora-Geral Comercial
Cecília Pina Prata
Publicidade
Diretor Paulo Baptista
pbaptista@motorpress.pt
Tel: 214 154 565

Marketing
José Clemente, Maria Teresa Gomes, Vera Santos
Tel: 214 154 580
Assinaturas e edições atrasadas: Sara Tomás
Tel: 214 154 550 **Fax:** 214 154 501
assinaturas@motorpress.pt

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
Presidents Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs Volker Breid / Henry Allgaier
Director Product Development Robert Wiljan
Business Development & Strategy / Licensing Alexander Teutsch

Edição, Redação e Administração
Motor Press Lisboa – Edição e Distribuição S.A., Rua Policarpo Anjos, nº4, 1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO. Tel.: 21 415 45 00. Fax: 21 415 45 01. Com o capital social de 250.000 euros, registada no Registo Comercial de Cascais, nº 08613, cont. nº 502 561 408. Publicação registada na Entidade Reguladora para a Comunicação Social sob o nº 114182. Propriedade: Motor Press Ibérica S.A. e Cruz Quebrada Media – Edições e Publicações Unipessoal, Lda.

Impressão: Lidergraf – Sustainable Printing
Depósito Legal nº 48490/91

Distribuição: Urbanos Press – Rua 1º de Maio, Centro Empresarial da Granja, 2525-572 Vialonga

Todos os direitos reservados.
Em virtude do disposto no artigo 68º n.º 2, i) e j), artigo 75º n.º 2, m) do Código do Direito de Autor e dos Direitos Conexos artigos 10º e 10º Bis da Conv. de Berna, são expressamente proibidas a reprodução, a distribuição, a comunicação pública ou colocação à disposição, da totalidade ou parte dos conteúdos desta publicação, com fins comerciais diretos ou indiretos, em qualquer suporte e por quaisquer meios técnicos, sem a autorização da Motor Press Lisboa S.A., e Cruz Quebrada Media – Edições e Publicações Unipessoal, Lda. ou da VISAPRESS, Gestão de Conteúdos dos Média, CRL.
Edição escrita ao abrigo do novo acordo ortográfico
Membro: ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE IMPRENSA

Liderança Internacional **Grupo editorial presente em 19 países da Europa, Ásia e América do Sul, contando com 24 títulos especializados de motos em 15 países.**

Alemanha	Argentina	Brasil	Croácia	Dinamarca	Espanha	Finlândia	Holanda	Hungria	México	Polónia	Portugal	Rep. Checa	Suécia	Suiça
Motorrad	La Moto	Motociclismo	Motorevija	Motorrad	Motociclismo	Motorrad	MotoPlus	Motorrevü	Motociclismo	Motocykl	Motociclismo	Motocykl	Motorrad	Töff

Yamaha apresentou a Tracer 700

Como a Revista MOTOCICLISMO noticiou há alguns meses atrás, era sabido que a Yamaha estava a preparar um novo modelo sport-adventure semelhante à MT-09 Tracer mas que, desta feita, utilizaria o motor da sua irmã mais utilitária, a MT-07. Este novo modelo denominado Tracer 700 foi finalmente apresentado pela Yamaha e promete aumentar ainda mais a polivalência da plataforma da MT-07. Como sucedeu com a MT-09, a sua irmã de 689 cc doa o seu motor que passa a equipar uma moto com um caráter mais turístico graças à posição de condução vertical, às generosas carenagens frontais que revelam as semelhanças entre as duas Tracer, e ao novo para brisas ajustável manualmente. O braço oscilante é mais comprido em 50 mm, aumentando a distância entre eixos para os 1450 mm, de forma a possibilitar uma maior estabilidade, sobretudo quando a suspensão traseira está sob carga. O peso desta moto é de apenas 196 kg, o que lhe confere uma maior leveza e facilidade de condução em linha com os valores da MT-07. O depósito de combustivel cresceu ainda dos 14 para os 17 litros, de forma a ir ao encontro das aspirações mais turísticas deste modelo. A Yamaha Tracer 700 estará disponível em três cores: vermelho, azul e preto, no mês de julho com preço ainda por anunciar.

A Tracer 700 é capaz de oferecer uma polivalência superior em comparação com a muito aclamada MT-07, graças a um vasto conjunto de acessórios que inclui as malas laterais de 20 litros

PUBLICIDADE

INTRO

A Honda conseguiu dois pódios em Assen: Na primeira corrida com Nicky Hayden e na segunda com Van der Mark

CLASSIFICAÇÃO SBK (APÓS 4 PROVAS)

1	Jonathan Rea	Kawasaki	181 pontos
2	Chaz Davies	Ducati	136 pontos
3	Tom Sykes	Kawasaki	122 pontos
4	Michael Van Der Mark	Honda	90 pontos
5	Nicky Hayden	Honda	67 pontos
6	Jordi Torres	BMW	65 pontos
7	Davide Giugliano	Ducati	64 pontos
8	Sylvain Guintoli	Yamaha	58 pontos
9	Lorenzo Savadori	Aprilia	51 pontos
10	Alex Lowes	Yamaha	44 pontos

Rea regressa às dobradinhas em Assen

Nem as condições mistas em pista durante a segunda corrida foram suficientes para travar a "onda verde".

O Campeonato do Mundo de SBK voltou a brindar-nos com duas grandes corridas, desta feita na icónica "Catedral" de Assen. A primeira corrida acabaria por ser madrasta para o homem da casa, Michael Van der Mark, para Sylvain Guintoli e Tom Sykes, três dos pilotos da frente que acabariam por abandonar devido a queda. No final, seriam Jonathan Rea e Chaz Davies a disputar a vitória, com a vantagem a cair para o lado do homem da Kawasaki. Nicky Hayden mostrou-se em excelente forma ao conquistar o terceiro lugar e o seu primeiro pódio nesta competição. A segunda corrida brindou os pilotos com uma pista inicialmente molhada, que acabaria por secar à medida que nos aproximávamos do final da corrida e que obrigou os pilotos a efetuarem uma troca de pneus sensivelmente a meio. Com estas condições variáveis, Josh Brookes assumiria a liderança da corrida por algumas voltas até sofrer uma queda, que colocou um fim à excelente corrida do australiano, atual Campeão do BSB. No final, a estratégia dos homens da Kawasaki acabaria por ser compensada com os dois primeiros lugares, com a vantagem a ir mais uma vez para Jonathan Rea, que assegurou assim mais uma dobradinha e cimenta a sua liderança no Campeonato.

AGENDA MAIO

A não perder

O Campeonato Nacional de Velocidade arranca em maio com a primeira visita ao Estoril e a ronda de Portimão, numa época em que existem novidades a diversos níveis, como o novo fornecedor de pneus e novos troféus, incluindo (apenas no Estoril) a Copa Motoval.

Em pista

6/8	Le Mans (FRA)	Mundial de Velocidade
7/8	Estoril I	Nacional de Velocidade
13/15	Sepang (MAL)	Mundial de Superbike
20/22	Mugello (ITA)	Mundial de Velocidade
21/22	Portimão	Nacional de Velocidade
27/29	Donington (GBR)	Mundial de Superbike

Na terra

1	Kegums (LET)	Mundial de Motocross
1	Granho	Nacional de Motocross
8	Valpaços	Nacional de Enduro
8	Teutschenthal (ALE)	Mundial de Motocross
15	Paços de Ferreira	Nacional de Trial
15	Pietramurata (ITA)	Mundial de Motocross
21	Parceiros	Nacional de Super Enduro
21/22	Grevena (GRE)	Mundial de Enduro
21/27	Rali Merzouga (MAR)	Dakar Series - TT (extra-campeonato)
28/29	Baja TT Loulé	Nacional de Todo-o-Terreno
29	Moçarria	Nacional de Motocross
29	Talavera (ESP)	Mundial de Motocross

Na estrada

6/8	Concentração Moto Clube Montijo
13/15	Concentração Moto Galos Barcelos
20/22	Concentração Moto Ratos Aljezur
21/22	Troféu de Moto-ralis – Motards do Ocidente
27/29	Concentração Moto Clube Moura
27/29	Concentração Moto Clube Prado

QUEM OUSAR ENSAIAR ESTA SV650 V-TWIN PODE GANHÁ-LA

Desde 1999 que a SV650 proporciona diversão "V-Twin" a milhares de fãs em todo o mundo. As mais recentes inovações aplicadas na nova Suzuki SV650, tais como o Easy Start System e o Low RPM Assist, aumentaram ainda mais o desempenho da "máquina de diversão bicilindríca em V". A nova Suzuki SV650 é uma moto de sonho, de muito fácil condução, ideal para viagem ou passeio.

FAÇA O TEST DRIVE, CONSTRUA UMA FRASE ALUSIVA À SUZUKI SV650 E PODERÁ GANHÁ-LA!

Informações em www.suzukimoto.pt

+ EASY START
+ LOW RPM ASSIST
+ PESO REDUZIDO
+ ASSENTO BAIXO
+ MAIS POTÊNCIA

SV650/A

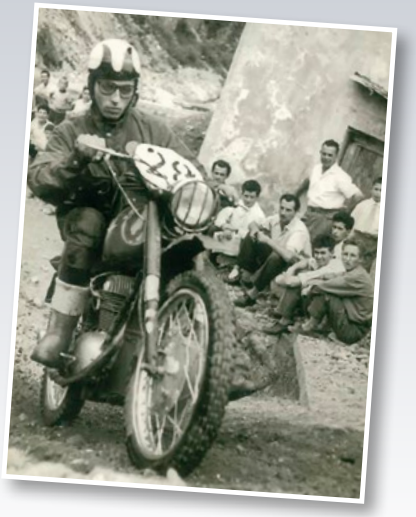
MOTUL

Cetelem
Damos futuro aos seus projectos

SUZUKI

Way of Life!

Ampelio Macchi e Daxing Gong são os homens por trás da SWM Motorcycles



SWM chega a Portugal com a Imexmoto

A marca italiana passa a ser representada em Portugal pela empresa de Leiria.

A SWM Motorcycles é um fabricante de motos italiano, resultado do trabalho e paixão de Ampelio Macchi e Daxing Gong. Com uma estrutura apoiada na investigação e desenvolvimento, a marca alia a qualidade e tecnologia moderna a um design fortemente inspirado nas suas raízes.

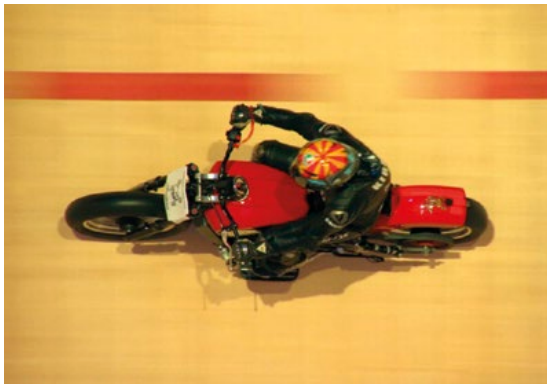
Ampelio Macchi é um nome bem conhecido da indústria dos motociclos, tendo trabalhado para marcas como a Cagiva, Husqvarna e Aprilia, onde foi gestor técnico e obteve 51 títulos mundiais, 46 com a Husqvarna e 5 com a Aprilia. A SWM, sigla para "Speedy Working Motors", conta com uma longa história em Itália.

No início da década de 70, as motos italianas a 4 tempos começavam a oferecer resistência às poderosas marcas estrangeiras a 2 tempos nas provas de Enduro. Dois pilotos e amigos com a mesma paixão pelo todo-o-terreno decidiram então construir as suas próprias motos, fundando a SWM e produzindo, nas instalações de Rivolta d'Adda, três modelos com motores Sachs de 50, 100 e 125cc. A estreia internacional foi em Espanha em 1971, durante uma prova do Campeonato Europeu de Enduro, na qual Pierluigi Rottigni terminou em segundo nas 125 cc e Giuseppe Signorelli em terceiro na classe 100 cc.

Foi o começo de um palmarés de títulos, nos quais se inclui o título em 125 no Motocross Italiano conquistado no ano seguinte pelo piloto Afro Rustigloni, e um terceiro lugar no Europeu de Enduro nas 125, conquistada por Rottigni.

Quase três décadas depois, a marca chega a Portugal, com renovada ambição e com o objetivo de enriquecer a sua história e alcançar novos clientes no mercado português, com uma gama constituída por motos off-road e por motos de inspiração clássica que nos remetem para os primeiros anos da marca em Itália.

A Imexmoto abraça assim o papel de distribuidor exclusivo da SWM em Portugal e conta adicionar sucessos à história da marca.



Guy Martin quebra recorde na "Wall of Death"

O intrépido Road Racer quebrou mais um recorde do Guiness ao atingir uns estonteantes 125 km/h com uma BSA R3 numa "Wall of Death" com 118 metros de circunferência. Este feito foi emitido em direto para a televisão britânica e contou com três tentativas nas quais Guy Martin tentou quebrar o então recorde vigente de 96,5 km/h.

Na sua primeira tentativa, o piloto utilizou uma Indian Scout preparada pela Krazy Horse, um concessionário inglês, e imediatamente quebrou o recorde ao atingir os 96,7 km/h. Na segunda tentativa, Martin levou a Indian aos 113 km/h mas, não satisfeito, tentou uma derradeira vez com uma BSA com combustível de aviação que tinha construído em homenagem ao seu pai. Foi aqui que o piloto atingiu os 125 km/h e entrou mais uma vez para o Guiness, desta feita como homem mais rápido do Mundo na "Wall of Death".

AVISO!

»Conduz sempre em segurança e respeita o código da estrada!
»Conduz sempre com vestuário de protecção e nunca conduzas sem capacete!
»Todas as imagens de acção reproduzidas foram executadas em estradas vedadas ao trânsito por profissionais!
»NÃO TENTEM, EM QUAISQUER CIRCUNSTÂNCIAS, REPRODUZIR ESTAS CENAS DE CONDUÇÃO!

READY TO RACE
»www.ktm.com

Jetmar
Importador Exclusivo KTM Portugal

Os veículos presentes nas fotos podem variar em alguns detalhes dos modelos de produção e em algumas imagens estão equipados com acessórios e opcionais, disponíveis com um custo adicional.
Foto: R. Schedl
Design Gráfico: Prime Stadium

1190 ADVENTURE

192,99€ / MÊS

PVP 16.926,83€ // TAEG 7,4% // 36 MESES

ENTRADA INICIAL 5.078,05€ // MONTANTE FINANCIADO 11.848,78€ // ÚLTIMA PRESTAÇÃO 6.770,73€

NO FINAL DO SEU CONTRATO, PODE ESCOLHER TROCAR DE MOTO, FICAR COM A MOTO OU DEVOLVÊ-LA AO CONCESSIONÁRIO, DE ACORDO COM AS CONDIÇÕES PREVISTAS EM CONTRATO.

MODELOS INCLUÍDOS NA CAMPANHA:

1190 ADVENTURE // 1190 ADVENTURE R // 1050 ADVENTURE // 1290 SUPER ADVENTURE // 1290 SUPER DUKE R // 1290 SUPER DUKE GT

Exemplo para um crédito automóvel com reserva de propriedade a utilizar no financiamento de moto com um PVP de 16.926,83€, entrada inicial obrigatória a pagar no concessionário de 5.078,05€, montante financiado 11.848,78€, 36 mensalidades de 192,99€ incluindo a comissão de processamento de prestação de 2,00€, TAN 5,5%, TAEG 7,4%, última prestação do valor final no montante de 6.770,73€. Montante total imputado ao consumidor de 13.834,02€. Seguro de crédito facultativo nao incluído. Imposto de selo à taxa legal em vigor.

Acresce comissão de abertura de contrato de 200€. Informe-se no Cetelem através do 707 272 272, de segunda a sexta das 09h às 20h e nos concessionários KTM aderentes. Produto de crédito comercializado pelo BNP Paribas Personal Finance, S.A., através dos concessionários KTM que são intermediários de crédito a título acessório e actuam sem carácter de exclusividade. Esta campanha destina-se a veículos novos. Custo da chamada: 0,10€/min para redes fixas e 0,25€/min para redes móveis. Faturação ao segundo após o 1º minuto. Acresce IVA à taxa legal em vigor. O preço acima indicado não inclui despesas de legalização.
Para mais informações, por favor visite um concessionário KTM perto de si.

KTM

Parceiros Jetmar:

Cetelem GRUPO BNP PARIBAS
MAIS RESPONSÁVEIS, JUNTOS

recomendamos lubrificantes galp energia

Facebook.com/ktmportugal

KTM POWERPARTS KTM POWERWEAR
KTM ORIGINAL SPARE PARTS KTM RIDE ORANGE

Kawasaki vence 24 Horas de Le Mans

O Mundial de Resistência arrancou com as 24 Horas de Le Mans e uma vitória da Kawasaki oficial.

Com a presença de 72 mil espetadores, as 24 Horas de Le Mans terminaram com o triunfo da Kawasaki ZX-10R oficial do trio francês composto por Mathieu Lagrive, Fabien Foret e Grégory Leblanc. A 39ª edição da prova francesa, que utiliza o circuito Bugatti – versão curta do traçado de Le Mans, diferente da que se utiliza nos automóveis – marcou também o arranque do Mundial de Resistência 2016 que, recorde-se, terá a sua segunda jornada no Autódromo Internacional do Algarve a 10 e 11 de junho, com as 12 Horas de Portimão. No segundo posto – a 9 voltas da Kawasaki vencedora - chegou a Suzuki da dupla australiana Damian e Alex Cudlin, acompanhada pelo belga Grégory Fastré, com o lugar mais baixo do pódio a pertencer à formação japonesa da FCC TSR Honda, do trio Kazuma Watanabe, Alan Techer e Nicolas Pouhair. A classe de Superstock foi ganha pela Yamaha R1 de Louis Boulle, Gabriel Pons e Lukas Trautmann, sextos da geral.

Pequeno crescimento em março

No terceiro mês do ano a tendência positiva que se havia registado nos últimos meses inverteu-se nos motociclos de 125 cc e nos ciclomotores. A quebra regista-se, não só em comparação com as unidades vendidas em março de 2015, mas também nos valores acumulados. No entanto, os números globais apresentam um crescimento de 3,3% graças à subida dos motociclos com mais de 125 cc e às Moto4/ATV que contribuem para o aumento dos números de março em comparação com o mesmo período de 2015, e para os valores acumulados de 2016 comparativamente com igual período de 2015.

Dados: ACAP

Dados de março 2016

	Variação %	Unidades 2016	Unidades 2015
Motociclos (+50 cc)			
Março	3,5%	1355	1309
Acumulado de 2016	12,0%	3488	3113
Motociclos +125 cc			
Março	29,2%	669	518
Acumulado de 2016	34,7%	1804	1339
Motociclos 125 cc			
Março	-13,3%	686	791
Acumulado de 2016	-5,1%	1684	1774
Ciclomotores 50 cc			
Março	-22,6%	120	155
Acumulado de 2016	-12,3%	357	407
Moto4 / ATV +50 cc			
Março	73,7%	33	19
Acumulado de 2016	29,9%	87	67

Top Marcas – Acumulado

Moto 4/ATV	
Kawasaki	18
Can-Am	14
Yamaha	11
SYM	8
Arctic Cat	7

Top Modelos	
1º Honda PCX125	331
2ºBMW R 1200 GS	155
3º Honda Africa Twin	149
4º Honda NC750X	141
5º Yamaha NMax 125	129
6º Yamaha MT-07	99
7º Honda CB125F	93
8º Keeway Superlight 125	90
9º Honda Vision 110	77
10º Yamaha MT-09	66

Motociclos + 125 cc	
Honda	493
Yamaha	394
BMW	305
Kawasaki	112
KTM	105
Harley-Davidson	53
Ducati	46
Husqvarna	45
Suzuki	34
Triumph	32

Motociclos 125 cc	
Honda	602
Yamaha	331
Keeway	275
SYM	259
Piaggio	103

SPORT NEWS

Ventura bisa 2º posto em Gouveia

Uma semana depois de ter alcançado o terceiro posto no segundo dia da primeira prova do Mundial de Enduro, Diogo Ventura voltou a brilhar novamente entre as estrelas da especialidade. O piloto da Alves Bandeira fechou de forma brilhante a sua passagem pelo GP de Portugal de Enduro em Gouveia, com dois segundos lugares que lhe permitiram subir ao segundo posto da classificação geral do campeonato entre os Júniores, subindo assim três posições face ao quinto posto onde ficou após os dois dias de abertura de época, realizados em Agadir, Marrocos. Diogo Ventura consegue desta forma três pódios consecutivos no arranque de um Campeonato do Mundo onde quer estar entre os melhores no final de uma época que promete continuar a ser bastante competitiva.

Maio é líder no arranque do Nacional de TT

O Nacional de TT arrancou em Arganil, com a particularidade desta prova adotar um sistema de classificação global onde Roberto Borrego, em moto 4, foi o mais veloz de todos os pilotos. Uma primeira posição que nada conta em termos de campeonato, pois este divide-se entre motos, moto 4, UTV e Buggy com clara distinção entre as classes.Roberto Borrego venceu globalmente na frente de António Maio e Mário Patrão, mas nas motos foi António Maio quem, na fase final, assumiu a liderança da prova e a ocupou até cruzar a meta, concluindo a corrida na frente de Mário Patrão e Sebastian Buhler - que chegou a ser, também ele, líder do segundo dia que teve uma manhã marcada por muita chuva e frio. Maio foi o vencedor da geral das motos e da classe TT2, com Mário Patrão a vencer nas TT3 e Sebastian Buhler nas TT1.

K·FINANCE

CAMPANHA PARA TODA A GAMA KAWASAKI

0% JUROS | **0% ENTRADA** | **48 MESES** | **2,6% TAEG**

Edição Especial

Vulcan S

PVP	7.350,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	**153,13€**
Comissão de Abertura de Contrato	100,00€
Comissão Cobrança	3,00€/mês
Valor Financiado	7.350,00€
TAEG - 2,6% / TAN - 0,00%	
MTIC* - 7.734,47€	

* Montante Total Imputado ao Consumidor

Mais informações em: www.kawasaki.pt kawasaki.pt

Contrato crédito automóvel, Kawasaki Vulcan S. Acresce Reconhecimento e Envio de Declaração de Extinção Reserva de 41€ e de cobrança de 3€ por prestação. Condições válidas até 31 de Maio de 2016, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer.

Parceiros recomendamos:

Multimoto

Kawasaki

CRÓNICA

A SUBIR DE RITMO

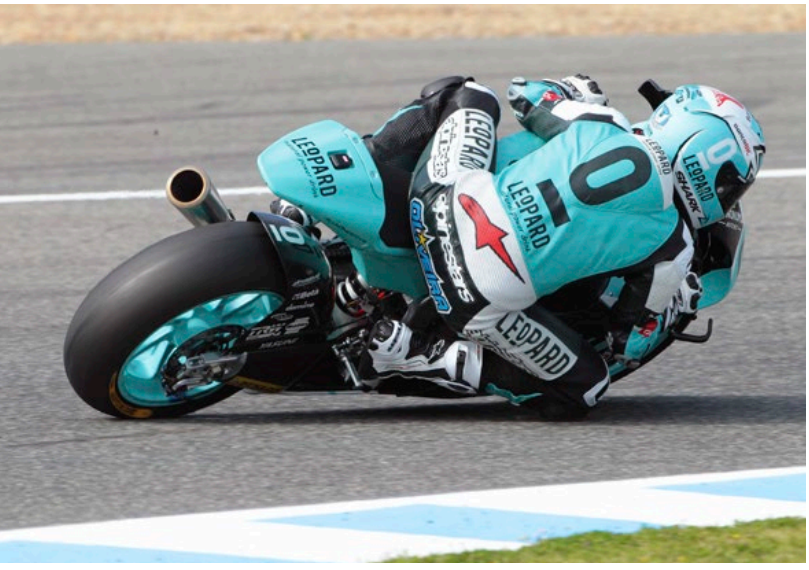
Miguel Oliveira

Os resultados das duas últimas corridas não espelham a real evolução de Miguel Oliveira - e quem viu Jerez sabe do que falamos. No entanto, ninguém melhor que o próprio para vos contar!

Olá a todos! Depois de uma abertura de campeonato bem sucedida no Qatar, ao registar a 11ª posição no final da corrida, seguiram-se três rondas muito divertidas mas que também me trouxeram novos desafios.

A primeira de duas jornadas seguidas fora da Europa foi a Argentina, em Termas de Rio Hondo, sob temperaturas muito altas em todos os treinos e qualificação, o que dificultou o trabalho de todas as equipas - e sobretudo pilotos. Ainda assim, o domingo apresentou-se chuvoso e acabámos por realizar uma corrida sob condições intermédias, mas com pneus slick. Não saí muito bem e, rapidamente, nas primeiras voltas perdi muito tempo, fruto do meu desconhecimento das sensações de andar com esta moto neste tipo de condições. Recuperei e, quando estava a rodar em 16º, fui largo numa travagem, o que me fez perder quaisquer possibilidades de entrar nos pontos. Faltavam cinco voltas do final e decidi então não arriscar e tirar partido de algumas voltas atrás de pilotos experientes, para aprender.

Rumámos então para o Texas, com intenções de melhorar a agressividade nas primeiras voltas, mas tentando sempre evitar as lutas que nos fazem perder imenso tempo. Os treinos não correram de feição, com muitas alterações na moto num traçado muito complicado, onde o compromisso entre uma moto ágil e estável nas travagens tem de ser encontrado.



Qualifiquei em 20º e na primeira volta já estava em 15º lugar, tendo então cumprido um dos objetivos a que me propus, recuperar posições nas primeiras voltas. Num dos apertados ganchos do circuito texano, um piloto descontrola-se na travagem e embate noutro à minha frente, fazendo-me perder todas as posições que tinha recuperado. Quando encontrei um pouco de pista livre comecei a rodar nos tempos da cabeça da corrida, mas já muito atrás, e, quando estava próximo dos pontos, numa direita com alguns ressaltos perdi a frente da moto e não consegui evitar a queda. Ainda assim, apesar de todas as adversidades consegui ser rápido, algo que me faltava, e registei a 10ª volta rápida da corrida.

Duas semanas depois, seguimos para a primeira corrida na Europa, em Jerez de la Frontera, a mais próxima que temos de Portugal e à qual se deslocaram milhares de fãs (acredito eu) portugueses para me apoiar.

Jerez foi um dos circuitos dos testes de pré-temporada que pior me correu; não consegui ser rápido e sofri uma queda na qual fraturei dois dedos da mão direita. Apesar disso, entrei no fim de semana muito confiante. Mas, logo na 6ª feira tive alguns problemas mecânicos no primeiro treino e um contratempo eletrónico no segundo. Não obstante, no sábado registei a minha melhor qualificação do ano, um 14º lugar da grelha de partida e com um bom ritmo de corrida.

Por este motivo saí para a corrida confiante de que as coisas podiam correr muito bem. Consegui arrancar muito bem, recuperando duas posições, e comecei a impor o ritmo até chegar a 6º classificado! A verdade é que, se me dissessem em março, quando acabaram os testes em Jerez, que iria estar a rodar em 6º na corrida à frente do Campeão do Mundo e de pilotos que já ganharam títulos e Grandes Prémios na Moto2, não acreditaria. Mas o que é facto é que foi a realidade, numa corrida muito longa, com 26 voltas. A seis voltas do fim comecei a perceber que o Thomas Lüthi não conseguia estar muito colado a mim, pelo que decidi não arriscar muito mais e salvar um excelente resultado, mas a verdade foi que perdi a frente da moto já muito à frente na curva 4, uma curva de 4ª velocidade e bastante rápida.

Não tenho palavras para descrever o desalento que senti após terminar a minha melhor corrida de Moto2 até a data na gravilha… mas o que me consola foi o facto de ter estado a lutar com os melhores na minha quarta corrida, registando desta feita a 5ª volta mais rápida da corrida, a duas décimas do vencedor.

Agora, o meu pensamento está no G.P. de França, em Le Mans, onde quero terminar a corrida e aprender ainda mais. Sei que terei, como é hábito, bastantes portugueses a apoiar no circuito, mas também sei que terei o vosso apoio desde casa!!

Um abraço!

Dia do Motociclista em Penafiel

Foi o Dia Nacional do Motociclista mais chuvoso de sempre, mas isso não impediu que o Largo da Feira de Penafiel ficasse repleto de motos. De facto, foi sempre debaixo de chuva que milhares de motociclistas participaram nas cerimónias de um dia que serviu, mais uma vez, para celebrar a vida, a amizade e espírito que une os motociclistas e homenagear todos aqueles que já partiram. Foi relembrado o saudoso Padre Zé Fernando, que tanto deu às motos e a este dia em especial. As celebrações religiosas foram presididas pelo padre Paulo Rocha, pároco de Penafiel. Um jovem padre que nunca tinha andado de moto e fez o seu batismo precisamente na bênção de motos e capacetes já no final das cerimónias. O Presidente da FMP, Manuel Marinheiro, encerrou a sessão de discursos agradecendo a Penafiel a receção prestada a todos.

Motorclássico atrai mais de 40 mil visitantes

A 12ª edição do maior evento português relacionado com veículos clássicos confirmou o momento vibrante do mercado dos clássicos em Portugal. Automóveis históricos e desportivos, motociclos clássicos, raridades e veículos de culto, duas exposições temáticas, um leilão de automobilia e nove passeios de clássicos foram alguns dos ingredientes de uma programação que conquistou público e expositores. Entre os destaques desta edição, são de salientar as exposições temáticas dedicadas ao centenário da BMW, que contou não só com uma componente automóvel, mas também com algumas motos que construíram o legado da marca bávara nos últimos 93 anos, e ainda aos 70 anos da Vespa, que conquistaram o público com o seu design icónico, patente ainda hoje nas scooters mais modernas. Ao longo desta 12ª edição do Salão Motorclássico decorreram ainda vários eventos como concentrações e passeios de motos e automóveis, um Leilão de Veículos Clássicos & Automobilia e o Salão Motor Racing, dedicado ao mundo da competição, que decorreu em paralelo durante os três dias.

PUBLICIDADE

KYMCO

Campanha KYMCO Start 2016

até 31 de maio de 2016

Campanha válida para todos os modelos indicados no folheto informativo

www.kymco.pt

K-XCT 125i | Visual não contratual

23 Meses | Sem Juros | TAEG 3,0% | Entrada Inicial: 158,26 €

PVPR: 3.799,00€ PRESTAÇÃO: 165,68€ MTIC*: 3.920,92€

* MTIC: Montante Total Imputado ao Consumidor. Pack Contrato de Crédito Automóvel e seguro de proteção ao crédito incluindo proteção vida, doença, desemprego/hospitalização, Modelo K-XCT 125i, valor de financiamento 3.810,77€, para um montante total imputado ao consumidor de 3.920,95€. TAN 0,0%, acrescem impostos legais em vigor, comissão de abertura de contrato de 40,00€, ambos liquidados na 1.ª mensalidade. Acresce ainda comissão de cobrança de 1,56€ por prestação. Caso opte por não aderir ao seguro serão alterados os seguintes valores: valor de financiamento de 3.640,74€, prestação 158,29€, TAN 0,0%, TAEG de 3,1%, e MTIC 3.749,39€. O SC é Agente de Seguros, n.º 408262671/3 do ASF. Para mais informações contacte o Santander Consumer. Condições válidas até 31 de maio de 2016, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Campanha válida nos pontos de venda KYMCO aderentes, salvo rotura de stock. O PVPR não inclui despesas de documentação, nem de IUC. O PVPR não inclui despesas de transporte para a RAM ou para a RAA. Consulte o folheto informativo: WWW.KYMCO.PT.

manuel vieira condeça,S.A.

POR: PAULO TOMÁS

MOTO GAMER

Red Zone 1992

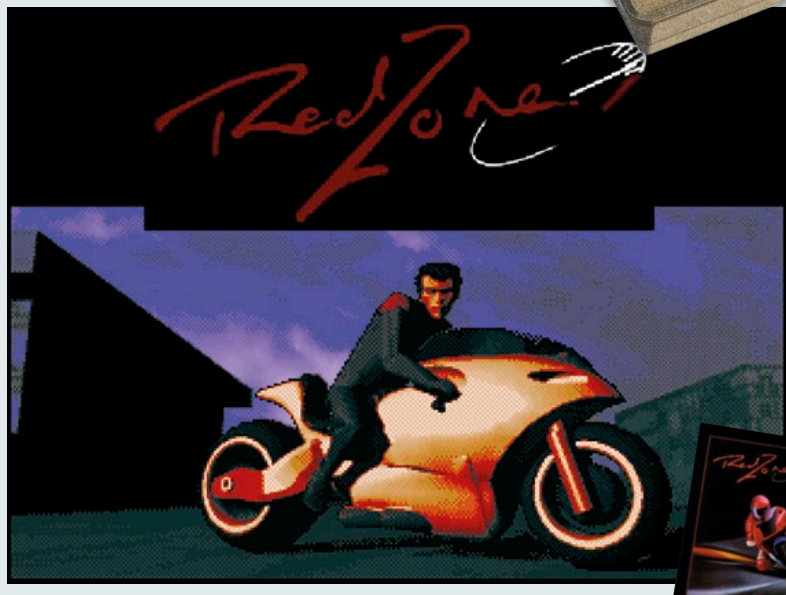
AMIGA

"Red Zone… Um thriller eletrizante nos subúrbios escondidos e duvidosos de Amesterdão. Percorre os locais mais perigosos em busca das respostas para as perguntas que ninguém quer saber. Não confies em ninguém e não te esqueças que, na Red Zone, tudo pode acontecer…" Não, esperem… antes fosse…

ESTE É UM DOS EXERCÍCIOS MENOS CONHECIDOS DA PSYGNOSIS no domínio da simulação, e geralmente existem (más) razões para justificar esse indesejado anonimato comercial. Rapidamente percebemos pela caixa que os insubstituíveis gráficos vectoriais são o prato forte (um autêntico "must" em grande parte do software nos anos 90) de um jogo que se assume como "a mais realista simulação 3D alguma vez criada."

A apresentação é digna dos pergaminhos da famosa Psygnosis; uma moto futurista a executar um *drift* na nossa direção com som ambiente a condizer, conforme podem analisar na imagem principal. Mas é inaceitável a falta de segurança rodoviária sugerida! O meliante em cima da moto não tem capacete, algo de indesculpável! Chamei a minha família para verem e repudiarem este sacrilégio. Basta dizer que ninguém quis saber…

Bom, mas de uma coisa ninguém poderá se queixar deste Red Zone; falta de opções. Nos detalhados menus é possível personalizar tudo o que envolve o realismo e a vertente visual; o detalhe dos objetos, do cenário, com ou sem espetadores, o tipo de controlo da moto, etc. O objetivo teórico é o de optar entre um ambiente mais atrativo ou reduzir o detalhe e melhorar a velocidade e suavidade da ação. Teoricamente… Mas, infelizmente, todo esse cuidado acaba por ser insuficiente. O jogo sofre de uma falta de suavidade gritante, que dificilmente nos permite envolver na corrida. Num instante vemos uma moto adversária no ecrã, e no momento seguinte já trocamos tinta dos plásticos, com a imprevisível e errática deteção de colisão a piorar ainda mais a tarefa. As barreiras laterais são outro problema caricato; constantemente ficamos "presos" numa espécie de campo de forças invisível… Mesmo reduzindo a sensibilidade do rato e eliminando todos os detalhes supérfluos, a diferença na suavidade e/ou velocidade é irrisória e/ou impercetível. Conselho de amigo; se querem experimentar um simulador vectorial apostem no "No Second Prize" ou no "Team Suzuki"…



Damage a 0%? Não vai demorar muito…

Triângulo escaleno com 2 rodas!

Digam lá se não parece uma Uzi?

O sorriso de campeão diz tudo.

Excelentes fontes de informação;
www.lemonamiga.com
www.planetemu.net

Participe! Comente e partilhe ideias, sugira jogos para análise, responda aos desafios.

SCRAMBLER DUCATI

THE LAND OF JOY

NEW SCRAMBLER DUCATI

scramblerducati.com

SIXTY2

ICON

CLASSIC

FULL THROTTLE

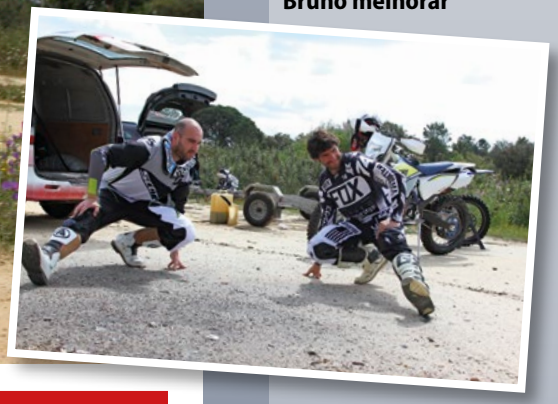
URBAN ENDURO

FLAT TRACK PRO

DUCATI LISBOA
Cacém Park. Estrada de Paço de Arcos
2735-238 Cacém – Lisboa.
Tel. 219 219 239
geral@ducatilisboa.com

DUCATI NORTE
Rua Delfim Ferreira, 719
4100–201 Porto.
Tel. 223 205 040
geral@ducatinorte.pt

Ouvir as indicações do Rodrigo tem sido imprescíndivel para o Bruno melhorar



As aulas prosseguem

Mais um mês passou e mais uma vez o Bruno Gomes treinou para o Objetivo Baja. Aos comandos da Husqvarna, a aprendizagem das técnicas continua a bom ritmo.

A cada mês que passa a Baja Portalegre 500 fica mais perto de se realizar, e, por isso, é bastante importante que o Bruno Gomes e o Rodrigo Castro realizem treinos em ambientes mais duros e diversificados. Nesse sentido o treino mais recente do Objetivo Baja realizou-se numa pista perto da zona de Setúbal. Em comparação com os primeiros treinos em pisos de areia mais mole, o Bruno encontrou desta feita um novo conjunto de desafios, ao mesmo tempo que continua a assimilar as técnicas para dominar a Husqvarna FE 250. O tipo de piso mais duro e a pista com muitos ressaltos, demonstraram ser um "osso duro de roer" a nível físico para o nosso aluno, que ficou a conhecer a terra de perto. Felizmente o professor Rodrigo Castro continua a dar importantes indicações, e novamente o foco da atenção foi a posição de condução, pois o Bruno continua em "modo asfalto", saíndo do assento da moto em curva quando deve fazer o contrário. "Esta nova pista é bem diferente da Vacada. Aqui o piso mais duro é mais ao meu gosto e senti-me bastante confiante em cima da FE250, que voltou a mostrar-se uma excelente companheira. A pista é mais complicada, com muito mais ressaltos, o que puxou pelo meu físico e tentei rodar um pouco mais rápido para também puxar por mim e ver os meus limites. Alguma lama também foi um desafio interessante. Sinto que a posição em cima da moto já sai mais naturalmente, mas claro que ainda falta bastante caminho para percorrer até ficar ao nível desejado para participar na Baja Portalegre", confessou o Bruno após o mais recente treino.

Nesta equipa do Objetivo Baja quem continua a portar-se à altura dos acontecimentos é a Husqvarna FE 250. Apesar dos abusos, esta "Husky" não apresenta danos de maior. Apenas um punho rasgado que permitiu a entrada de terra para o interior do guiador, prendendo o acelerador. Um problema menor e prontamente solucionado. Fique atento ao nosso Facebook em www.facebook.com/Motociclismo.revista para mais fotos e vídeos do Objetivo Baja.

As quedas fazem parte da aprendizagem. É preciso é manter o estilo! Mesmo na lama o Bruno não ficou em apuros graças à Husqvarna

V9 BOBBER
AUTHENTIC SOUL
MOTO GUZZI®
THECLAN.MOTOGUZZI.COM
V9 BOBBER
MY BIKE, MY PRIDE
MOTO GUZZI®
WWW.MOTOGUZZIPORTUGAL.PT

Este mês assinalamos um quarto de século do nascimento da MOTOCICLISMO, trezentas e uma edições dedicadas aos melhores leitores, os nossos.

Em maio de 1991 - cumprem-se agora 25 anos - saiu para as bancas a primeira MOTOCICLISMO, uma revista que veio de imediato marcar a diferença num setor ainda pouco preenchido. Passou a ser a primeira revista portuguesa de motos totalmente a cores, com um grafismo moderno e uma equipa editorial de topo e qualidade comprovada, rumo à liderança que hoje continua a manter no setor das revistas da especialidade.

Muita água passou debaixo da ponte neste quarto de século, acompanhámos os melhores e os piores momentos do mercado, entraram e sairam pessoas, mas os nossos valores mantiveram-se intocados, alheios a pressões. A qualidade dos conteúdos e o jornalismo - e não a montra de favores - como elemento central do nosso dia a dia, reflete-se no produto que todos os meses chega até vós, porque são os leitores a razão principal do nosso trabalho. Sem credibilidade, não haveria leitores, e, sem estes, obviamente que não existiria a MOTOCICLISMO.

A vocês, um sincero agradecimento pelo voto de confiança que é o estarem connosco todos os meses. ⊣

A tripulação

O QUE FAZ UMA BOA REVISTA? Em primeiro lugar, as pessoas. E nós, modéstia à parte, temos tido os melhores a trabalhar connosco ao longo deste quarto de século. Muitos seguiram diferentes rumos profissionais, ou trabalham em outros projetos dentro do meio e, infelizmente, alguns já não estão entre nós, caso de dois dos membros fundadores da revista, Gabriel Penedo e Armando Canhão.
A lista de nomes que publicamos aqui pecará certamente por injusta ou incompleta. Existe muito mais gente que, por detrás do pano, na produção, contabilidade, administração, circulação, marketing, etc, trabalha – ou trabalhou – para que as revistas da Motorpress Lisboa sejam líderes nos respetivos segmentos de mercado, e que não incluímos aqui, resumindo-nos aos que, mais de perto, trabalham os conteúdos da MOTOCICLISMO. Mas importava recordar aqui alguns nomes que, durante parte destes 25 anos foram imprescindíveis para que continuemos a manter hoje uma liderança incontestada – nas bancas ou online – e, claro, os que continuam a sê-lo.
Muito obrigado a todos.

HOJE
João Ferreira
Luís Carlos Sousa
Bruno Gomes
Francisco Brandão-Ferreira
Paulo Baptista
Miguel Ferreira
Rodrigo Castro
Alberto Pires
Luís Pinto-Coelho
João Carlos Oliveira
Luís Lourenço
Alan Cathcart
David Seguro
Pedro Lopes
Rui Botas
Pedro Lourenço
José Clemente
Paulo Tomás
Pedro Homem Duque
Miguel Afonso Carranca
António Nicolau
Fernando Pedrinho Martins

ONTEM
Vítor Sousa
Armando Canhão
Gabriel Penedo
Stan Perec
António Lopes
Isabel Magalhães
José Caldeira
Tomás Couto
Marcos Leal
Paulo Ribeiro
Paulo Costa
Domingos Janeiro
Luís Mascarenhas
Roland Brown
Alexandre Silva
Rogério Carmo
Arcílio Silva
Raquel Ramalho
João Neto
Luís Filipe David
Manuel Portugal
Luís Duarte
Ricardo Coelho
Pedro Fernandes
João Gomes
Pedro Pinto
Jorge Cortes
Edgar Antunes
Jorge Macieira
José Ramalho
Eugénia Oliveira

Factos: recordar 1991

NO DESPORTO

ANTÓNIO LOPES, que poucos meses depois viria a ser colaborador da MOTOCICLISMO, tornou-se no primeiro piloto português a enfrentar o Dakar de moto, acabando por abandonar. O vencedor foi Stéphane Peterhansel, a conquistar a sua primeira vitória na prova. Hoje já conta com 12 triunfos, seis em moto e outros tantos em automóvel - o último dos quais conseguido em janeiro deste ano, 25 anos depois…

NO MUNDIAL DE VELOCIDADE, a Honda triunfava em 125 e 250 cc, por intermédio de Loris Capirossi e Luca Cadalora, mas na classe rainha era a Yamaha que, com Wayne Rainey, revalidava o título de 500 cc.

As "quinhentos" eram, na altura, uma verdadeira constelação de alguns dos maiores talentos que passaram pelo Mundial. Para além de Rainey, víamos na mesma grelha lendas como Kevin Schwantz, Michael Doohan, Eddie Lawson, Wayne Gardner ou John Kocinski, mas também Alex Barros, Juan Garriga, Sito Pons, Doug Chandler, Kevin Magee, Didier de Radigués, Jean-Phillipe Ruggia, Niall McKenzie…

JÁ AGORA, NAS 250 CC, figuravam Cadalora, Helmut Bradl (o pai de Stefan, que alinha na Aprilia em MotoGP), Wilco Zeelenberg (hoje chefe de equipa de Lorenzo na Yamaha), Carlos Cardús, Loris Reggiani, Alex Crivillé, Carlos Lavado, Albert Puig ou um tal de Max Biaggi, então a dar os seus primeiros passos no Mundial.

Jorge "Aspar" Martinez e Fausto Gresini, hoje responsáveis por duas das mais reputadas equipas do paddock, eram pilotos no Mundial de 125 cc.

PORTUGAL FOI CAMPEÃO DO MUNDO DE HÓQUEI EM PATINS, batendo a Holanda em jogo disputado no Porto.

NO FUTEBOL, a seleção conquistou no (antigo) Estádio da Luz o título mundial Júnior, batendo o Brasil por 4-2. Carlos Queirós treinava a equipa onde pontificavam nomes como Figo, João Pinto, Rui Costa ou Paulo Sousa.

ROSA MOTA venceu a Maratona de Londres.

O BENFICA de Sven-Goran Ericksson sagrava-se Campeão Nacional de Futebol.

NO TÉNIS, os nomes grandes eram Ivan Lendl, Mats Wilander, Boris Becker, Steffie Graf, Gabriella Sabbatini e Monica Seles.

NO MUNDO

O FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL previa que 1991 fosse o pior ano para a economia mundial desde 1982…

…mas, após os cinco primeiros meses do ano, o mercado das motos em Portugal subia 39,9% face ao mesmo período do ano anterior.

MIKHAIL GORBACHEV, o pai da Perestroika, recebe o Nobel da Paz.

A 21 DE DEZEMBRO é formalmente

Há **25 anos...**

Um quarto de século faz mossa, e, por isso, decidimos recordar como era o "núcleo duro" que hoje faz a vossa revista, mas nos idos de 1991. Mudámos um bocadinho, não foi?

Luís Carlos Sousa

Bruno Gomes

Miguel Ferreira

Alberto Pires

Rodrigo Castro

Francisco Brandão-Ferreira

Paulo Baptista

Luís Filipe Lourenço

Luís Pinto-Coelho

extinta a U.R.S.S. – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. Boris Ieltsin é o presidente da Federação Russa.

REBENTA A GUERRA entre as repúblicas da ex-Jugoslávia, que resultou em sete países independentes: Sérvia, Croácia, Bósnia e Herzegovina, Eslovénia, Montenegro, Macedónia e Kosovo.

A 16 DE JANEIRO, as forças aliadas arrancam com a operação "Desert Storm", bombardeando a capital iraquiana, Bagdad, após a ocupação do Koweit pelo exército de Saddam Hussein. A operação ficou concluída em 43 dias, mas os conflitos nunca mais pararam (o Iraque foi invadido novamente pela coligação em 2003) e o povo iraquiano sofre até hoje com luta de guerrilha e ataques terroristas.

A ÁFRICA DO SUL eliminou a última lei relativa ao apartheid que ainda vigorava no país.

A 12 DE NOVEMBRO, o massacre no cemitério de Santa Cruz, em Dili, faz com que o Mundo coloque finalmente em causa o drama da ocupação indonésia de Timor-Leste.

SUCESSOS DE BILHETEIRA EM 1991: Sozinho em Casa; Danças com Lobos; Ghost, o Espírito do Amor; O Silêncio dos Inocentes; Coração selvagem; A Pequena Sereia; Doors – o Mito de uma Geração.

EM PORTUGAL

FAZER ZAPPING era bem mais fácil: só havia dois canais!

AS NOVELAS BRASILEIRAS DOMINAVAM: na altura, Tieta do Agreste, Sassá Mutema ou a série Pantanal. Mas também tínhamos Twin Peaks, de David Lynch, e até a exibição do "escandaloso" Império dos Sentidos, que tanta tinta fez correr.

COMEÇA A ERA DOS TELEMÓVEIS. A TMN inicia a sua atividade.

JORGE SAMPAIO era Presidente da Câmara de Lisboa e Fernando Gomes liderava a Câmara do Porto.

A 24 DE NOVEMBRO desaparece a voz dos Queen, Freddie Mercury.

O PSD DE CAVACO SILVA vence as legislativas de 1991 com uma segunda maioria absoluta.

EM SETEMBRO inaugura-se o último troço da autoestrada A1. Este foi também o ano em que a A5, Lisboa-Cascais, foi terminada.

HARLEY-DAVIDSON
Custom Culture
2016
-SINCE 1903-

NÃO SOMOS UMA TENDÊNCIA, NÃO SOMOS UMA MODA PASSAGEIRA. ROLAMOS E CUSTOMIZAMOS MOTOS DESDE MUITO ANTES DE TERES BARBA. AQUELES QUE ACREDITAM QUE INVENTARAM ALGO QUE VEJAM O QUE TEMOS VINDO A FAZER DESDE 1903.

AS MODAS PASSAM. OS CLÁSSICOS PERDURAM.

HARLEY-DAVIDSON
DARK CUSTOM

HARLEY-DAVIDSON® ALGARVE
E. N. 125 – Km 86.6
Sítio das Baceladas às 4 Estradas
8125-013 Quarteira
T: 289 317 580
www.harleyalgarve.com

HARLEY-DAVIDSON® LISBOA
Rua Vitor Hugo, 16F
1000-294 Lisboa
T: 219 156 790
www.hdlisboa.com

HARLEY-DAVIDSON® PORTO
Rua de Camões 443
4000-147 Porto
T: 222 039 125
www.hdporto.com

©H-D 2016. Harley, Harley-Davidson e o logótipo Bar & Shield são marcas registadas da H-D U.S.A., LLC.

TESTE

Ducati Multistrada 1200 Enduro

Luis Lourenço
Capacete Oneal Sierra Adventure
Blusão Drenaline Atlas GT
Luvas Dieraline Airspot
Calças Drenaline Atlas II
Botas Alpinestars Tech 7 / Drenaline Atlas

MAXI-ENDURISTA DE LUXO

O segmento das trail de grande cilindrada com maiores capacidades offroad, que esteve muito apagado e sem grandes novidades durante alguns anos, cresceu em vendas nos últimos tempos e as marcas correspondem: chegou a vez da Ducati, com a versão Enduro da sua Multistrada.

Texto: Luís Lourenço **Fotos:** Ducati

Mesmo que a maioria dos compradores optem por uma maxitrail por características relacionadas com conforto, facilidade de condução, ou até de imagem, e não utilizem a polivalência destas máquinas em terrenos mais escorregadios, os modelos mais recentes são definitivamente muito adaptados para (quase…) todos os tipos de terreno. E a Ducati Multistrada Enduro tem, claramente, a intenção de se posicionar no topo do segmento.

Argumentos a favor tem muitos: o extraordinário motor de 160 cv e 136 Nm de binário máximo, com válvulas com temporização variável, um generoso depósito de 30 litros, jantes raiadas de 19 polegadas à frente e 17 atrás, e uma eficiente suspensão semi-ativa com 200 mm de curso e com o princípio DSS (Skywook suspension) que controla o comportamento da suspensão como se estivéssemos seguros por um gancho no céu. E muita eletrónica!

"Bolas que a moto é linda!" É o que nos sai da boca ao vermos esta Multistrada ao vivo, seja por estas palavras ou outras parecidas... Os designers da Ducati não costumam deixar os seus créditos por mãos alheias, e mantêm o bom trabalho com este novo modelo.

Vanguardista, interessante de qualquer ângulo, com um escape excelentemente integrado no conjunto, de boa estética e bem dimensionado, e com a belíssima frente e os faróis rasgados a destacarem-se na fotogenia. A conjugação de cores está muito bem conseguida podendo escolher-se entre vermelho, branco e cinzento para a cor do depósito e da pequena faixa frontal acima dos faróis. Tudo o resto é em tons de cinzento

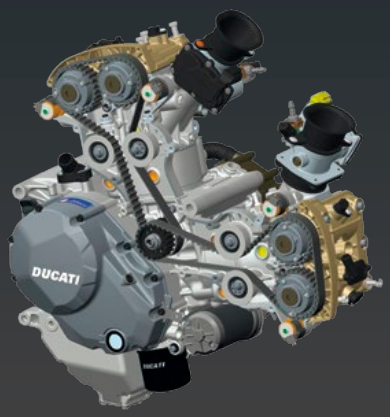
+ Motor potente e eficiente
Polivalência em todos os terrenos

− Preço base e dos acessórios é elevado
Alguns elementos muito expostos a eventuais quedas em fora de estrada

Excelente painel de instrumentos TFT de 5", a cores, com muita informação e os dados importantes bem visíveis, mas com os dados secundários de pequena dimensão e com demasiada informação simultânea. Os comandos são intuitivos, facilmente se alteram em andamento os modos de condução Touring, Sport, Urban ou Enduro. Cruise Control funcional e seguro

Motor Testastretta DVT

O motor que equipa este modelo é o Ducati Testastretta DVT (Desmodromic Variable Timing), sistema com que a Ducati surpreendeu em 2014 e que, basicamente permite uma temporização variável na abertura e fecho das válvulas, dependendo da rotação do motor e independente nas duas árvores de cames de admissão e escape. O resultado é um funcionamento do motor com ganho de potência em altas rotações e aumento do binário em rotações mais baixas. Conforme com a norma Euro 4, usa duas velas por cilindro para maximizar a eficiência da combustão e também inclui um sensor anti-batimento, que interage com o sistema DVT em situações de uso de gasolina de baixa octanagem ou, até, de rarefação do ar em altitude.



ou preto. Maior destaque para a opção em vermelho, mais discrição nas outras cores.

O segundo destaque vai para o equipamento de série, com muita eletrónica. de facto, o preço elevado da Multistrada Enduro é compensado por equipamento como o controlo de tracção, ABS com função *cornering* (atuação em curva), amortecedor de direção, *cruise control*, acelerador *ride by wire*, faróis LED com iluminação do interior das curvas, ignição com sistema *keyless*, descanso central, *Bluetooth* e uma aplicação para *smartphones* onde se pode aceder e partilhar as performances do piloto ao pormenor. A funcionalidade *hands-free* também vem de série e, com uma pressão mais forte no travão quando parada, mantém a moto travada até uma inclinação de 46º… (não deu para testar tão empinada!)

E o que dizer do DWC (Ducati Wheelie Control), ou "a forma de fazer cavalos sem saber como"? Não custa nada, é escolher o nível de inclinação que queremos e dar gás à bruta… Do nível zero (aí nem levanta do chão, só acende um indicador amarelo significando que "se não estivesse ligado já ias de roda no ar") até ao nível 8, em que o DWC só atua com a roda já quase na vertical… E até se pode desligar, para os profissionais dos cavalinhos!

Quanto aos modos de condução, podemos escolher entre quatro modos predefinidos: Sport, Touring, Urban e Enduro.

No modo Sport, potência ao máximo e ajudas eletrónicas reduzidas, para quem quer levar a condução ao limite mas com alguma ajuda, não vá o diabo fazer das suas… Já em modo Touring, a potência também é entregue na sua totalidade, mas com uma entrega mais progressiva, ajudas eletrónicas em pleno e suspensão no máximo do conforto. No modo Urban as ajudas mantêm-se na totalidade, a potência desce para os 100 cv e a suspensão adapta-se para poder absorver os obstáculos que podemos encontrar em meios urbanos.

Por último, em modo Enduro, minimizam-se as ajudas eletrónicas e o DWC é mesmo desligado, assim como o ABS para a roda traseira. A suspensão, claro, fica preparada para absorver as inconstâncias de um terreno irregular.

Uma particularidade engraçada é a completa redefinição que se pode fazer destes *settings* sem, no entanto, se poder mudar o nome. Assim, para os mais inventivos, pode-se ter um modo Urban com o DWC a deixar a roda subir para os arranques nos semáforos, ou um modo Enduro com potência máxima para tentar ganhar o Erzberg… é só escolher no menu!

Packs personalizados

MESMO COM TODA A PANÓPLIA DE EQUIPAMENTO disponibilizado de série, a Ducati ainda assim propõe vários "packs" opcionais:

Pack Turismo: punhos aquecidos, uma útil bolsa de guiador e conjunto de malas laterais de alumínio Touratech.

Pack Sport: escape Termignoni em titânio, proteção da bomba de água em alumínio preto e proteções dos depósitos do travão da frente e embraiagem hidráulica.

Pack Urban: top case de alumínio Touratech, saco de depósito e tomada USB.

Pack Enduro: barras de proteção laterais (com fixações ao quadro), proteção do radiador de água e óleo, guia de corrente adicional, proteção do disco travão traseiro, luzes LED suplementares.

No entanto, parece-nos que há elementos trocados nos packs, por exemplo, a proteção da bomba de água é imprescindível para fora-de-estrada, mas também é certo que cada comprador vai fazer a sua própria lista… e quem queira viajar tanto dentro como fora de estrada deve, muito provavelmente, encomendar tudo, ou quase. Além disto há mais alguns acessórios disponíveis, sejam aplicações em carbono, assentos opcionais (mais alto, de 890 mm, ou mais baixo, com 850 mm), GPS Garmin, equipamento para o condutor ou passageiro, e mais…

Uma gama de acessórios muito completa e de qualidade

PUBLICIDADE

LS2 HELMETS

PRETO MATTE

BRANCO

PRETO
INFINITY 195€

facebook.com/SCVouga

Desde 1946
VOUGA
Sociedade Comercial do Vouga, Lda.

Rua Cabedo e Lencastre, 31-39 . 3750-117 Águeda
Telef.: 234 611 210 | Fax: 234 601 159
comercial@scvouga.pt | www.scvouga.pt

A Ducati aprimorou pormenores, como o escape, muito bonito e bem integrado, e o travão da frente com pinça radial de quatro pistões

Chegou a altura de rodar e a primeira parte do percurso foi em estrada. Desde sempre que as maxitrails se afirmam como uma equilibrada opção para percursos estradistas, potência q.b., bom comportamento em curva e muito conforto. Só que esta Ducati, no seguimento das suas mais recentes antecessoras e concorrentes, amplia o conceito a níveis há pouco tempo impensáveis: o motor é um regalo, o comportamento em curva é perfeito, só pecando nas transições rápidas devido ao peso e altura elevados. A proteção aerodinâmica tem nota alta e o para-brisas é facilmente ajustável com uma mão, em andamento. O conforto proporcionado ao condutor e passageiro permite fazer viagens longas sem grandes cansaços.

Mas era o fora de estrada que ali nos tinha levado , e a Ducati proporcionou-nos bastantes quilómetros de pistas exigentes. Um teste que tinha tudo para não correr muito bem. Afinal, estamos a testar uma máquina que pesa mais de 250 kg com o depósito cheio e que parece ter proteções pouco eficientes em caso de queda.

Mas a Multistrada passou o teste com distinção. A suspensão de 200 mm até poderia ter mais uns centímetros de curso, mas as bainhas Sachs de 48mm, com regulação eletrónica em compressão e extensão e o amortecedor traseiro, também regulável na pré-carga, atuam com grande eficiência em todos os pisos, e têm ainda uma mais-valia adicional: na parte final do curso a suspensão endurece de forma a não permitir o afundamento total, o que pode ser de grande valor numa moto deste peso.

Fator importante é a opção de pneus. Para as medidas deste modelo já há uma escolha razoável de pneus estradistas e mistos. A Ducati recomenda os Pirelli Scorpion Trail II, um pneu para estrada com algum *grip* na terra, e, para viagens com maior componente *offroad* o Scorpion Rally. Testámos ambas as versões, o Trail II só em asfalto, com um comportamento exemplar em piso seco ou molhado, e o Rally em terra e asfalto, provando ser um bom pneu de compromisso. ⊣

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	bicilíndrico em L, ref. líquida
Distribuição:	desmodrómica, 4 válv./cilindro
Cilindrada:	1198 cc
Diâmetro x curso:	106 x 67,9 mm
Potência declarada:	160 cv /9.500 rpm
Binário declarado:	136 Nm / 7.500 rpm
Alimentação:	injeção Bosch, corpos de 56 mm
Embraiagem:	multidisco em óleo, deslizante

CICLÍSTICA

Quadro:	treliça em tubo de aço
Suspensão dianteira:	forquilha Sachs 48 mm, curso 200 mm, ajuste eletrónico DSS
Suspensão traseira:	amortecedor Sachs, curso de 200 mm, ajuste eletrónico DSS
Travão dianteiro:	2 discos de 320 mm, pinças radiais Brembo monobloco de 4 pistões, "cornering" ABS
Travão traseiro:	disco de 265 mm, pinça de dois pistões, "cornering" ABS
Medidas dos pneus:	120/70-19" (F) / 170/60-17" (T)

PESO E DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1594 mm
Altura do assento:	870 mm
Capacid. do depósito:	30 litros
Peso (seco/cheio):	225 / 254 kg
Intervalos de serviço:	15.000 km
Garantia:	2 anos
Preço:	20.999,00 €

Ponto final

Esta Ducati é a opção certa para quem quer uma moto topo de gama, elegante, polivalente, com um motor com prestações de superdesportiva, confortável para longas viagens e que não se negue a uns estradões de terra, ou mesmo um trilho menos fácil. Os únicos defeitos são a demasiada exposição de alguns elementos para o todo-o-terreno, além do preço base e mais o dos extras - uns que vão dar jeito e outros a que vai ser difícil resistir. De resto, perfeita!

SUZUKI

Way of Life!

FINANCIAMENTO SUZUKI GO

TAEG DESDE 7,4% / ENTRADA INICIAL OBRIGATÓRIA
EXEMPLOS PARA CRÉDITO AUTOMÓVEL COM RESERVA DE PROPRIEDADE
CAMPANHA VÁLIDA ATÉ 30/SET/2016

DESDE 89,23€/ MÊS

SUZUKI V-STROM 650XA – PVP 8.499€
35 Mensalidades de 89,23€. Entrada Inicial: 2.762,18€ Última mensalidade: 3.399,60€ TAN: 5% TAEG: 8,3% MTIC: 6.802,10€ Montante Financiado: 5.736,82€
CAMPANHA VÁLIDA até 30/Set/2016

DESDE 149,98€/ MÊS

SUZUKI V-STROM 1000A – PVP 12.699€
35 Mensalidades de 149,98€. Entrada Inicial: 3.555,72€ Última mensalidade: 5.079,60€ TAN: 5% TAEG: 7,4% MTIC: 10.654,33€ Montante Financiado: 9.143,28€
CAMPANHA VÁLIDA até 30/Set/2016

DESDE 99,16€/ MÊS

SUZUKI BURGMAN 400 ABS – PVP 7.799€
35 Mensalidades de 99,16€. Entrada Inicial: 1.980,00€ Última mensalidade: 3.119,60€ TAN: 5% TAEG: 8,3% MTIC: 6.870,76€ Montante Financiado: 5.819,00€
CAMPANHA VÁLIDA até 30/Set/2016

DESDE 119,99€/ MÊS

SUZUKI BURGMAN 650 EXECUTIVE – PVP 10.999€
35 Mensalidades de 119,99€. Entrada Inicial: 3.409,69€ Última mensalidade: 4.399,60€ TAN: 5% TAEG: 7,7% MTIC: 8.903,71€ Montante Financiado: 7.589,60€
CAMPANHA VÁLIDA até 30/Set/2016

Exemplo para um crédito automóvel **com reserva de propriedade** a utilizar no financiamento de moto nova com um PVP de 12.699€, entrada inicial obrigatória a pagar no concessionário de 3.555,72€, mais 35 mensalidades de 149,98€ e última mensalidade de 5.079,60€, incluindo a Comissão de Processamento de Prestação de 2€. TAN 5%, TAEG 7,4%. **Montante financiado de 9.143,28€**, Montante Total Imputado ao Consumidor de 9.143,28€. Seguro de Crédito facultativo não incluído. Imposto de Selo à taxa legal em vigor. Comissão de Abertura de Contrato de 200€ Informe-se no Cetelem através do 707 272 727, de segunda a sexta das 09h às 20h e nos concessionários Suzuki aderentes que atuam como intermediários de crédito a título acessório e sem carácter de exclusividade. Custo da chamada: 0,10€/min para redes fixas e 0,25€/min para redes móveis. Faturação ao segundo após o 1º minuto. Acresce IVA à Taxa legal em vigor.

Campanha válida para o modelo DL1000A; DL650XA, AN650Z, AN400ZA até 30/09/2016

MOTUL

Cetelem
GRUPO BNP PARIBAS
MAIS RESPONSÁVEIS, JUNTOS

www.suzuki.pt

MOTEO PORTUGAL

PARTE CORAÇÕES

Se julgam que as inglesas são frias e sem paixão, passem um dia nos braços desta beldade nascida em terras de Sua Majestade... Bastou uma tarde para a Triumph Thruxton R me conquistar sem reservas.

Texto: Luís Carlos Sousa **Fotos:** Triumph

Chegou numa tarde de sol, mesmo no fim do inverno. Tivemos o dia só para nós, mas, como em todas as grandes histórias de amor, também esta foi efémera. Nada de trágico, não foi um Romeu e Julieta ou um Tristão e Isolda, foi antes uma paixão que cruzou a minha vida de motociclista como relâmpago, e deixou as suas marcas.

Poucas motos seriam mais indicadas do que esta para figurar na edição que assinala os 25 anos da MOTOCICLISMO. Afinal, está lá tudo: a imagem clássica, a herança desportiva, o equipamento de topo, a tecnologia, um comportamento dinâmico fabuloso. E que a aparência "retro" não vos cause qualquer confusão: estamos a falar de uma moto que vai comer rivais como a BMW R nineT ao pequeno almoço. E olhem que eu gosto muito da R nineT…

Não admira, assim, que o staff da Triumph presente na apresentação internacional da Thruxton R, que teve lugar na região de Cascais/Sintra/Mafra, estivesse tão excitado com a ocasião. Após quatro anos de desenvolvimento da nova gama de clássicas modernas "líquidas", esta era a moto que nos queriam mesmo mostrar. Tanto que, depois de uma manhã a rodar com a Bonneville T120, a chuva impediu que pudéssemos desfrutar devidamente da Thruxton R durante a tarde. Em vista deste percalço, a Triumph (numa medida que nunca tínhamos presenciado em mais de vinte anos de profissão), remarcou para a tarde seguinte os voos do grupo de jornalistas estrangeiros presentes e marcou mais uma noite de hotel para todos, incluindo staff (no nosso caso não foi necessário, pois estávamos em casa). Tudo porque a meteorologia indicava bom tempo na manhã seguinte, de modo a podermos testar a Thruxton R como ela merece. E não podiam ter tomado melhor decisão!

No dia seguinte, lá estávamos nós caídos. Bom tempo e um trajeto que passava pelas estradas da Lagoa Azul, pelas curvas da zona do Gradil e pelo Cabo da Roca no regresso. E a uma Thruxton R à disposição

A Triumph Thruxton R é proposta nesta decoração "Diablo Red" mas também em cinza "Silver Ice" e em negro mate

Comportamento dinâmico: precisão da ciclística, resposta do motor, sensações...
Imagem e qualidade: materiais de topo, acabamentos irrepreensíveis, estética

Por apurar: o único ponto que me desagradou foi ter de a devolver ao final da tarde... Aguardo por um teste mais completo, com verificação de consumos

LUÍS CARLOS SOUSA
Capacete Nexx X.G100 Devon
Blusão Rev'It Flatbush
Luvas Bering RX08
Calças Rev'It Nelson
Botas Drenaline Las Lap

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	bicilíndrico paralelo, ref. líquida
Distribuição:	SOHC, 4 válv. p/cilindro
Cilindrada:	1200 cc
Diâmetro x curso:	97,6 x 80 mm
Potência declarada:	97 cv / 6.750 rpm
Binário declarado:	112 Nm / 4.950 rpm
Alimentação:	injeção eletrónica
Embraiagem:	multidisco em óleo, assistida
Caixa:	6 velocidades

CICLÍSTICA

Quadro:	berço em tubo de aço
Suspensão dianteira:	forquilha Showa BPF 43 mm, 120 mm de curso, tot. regulável
Suspensão traseira:	amortecedores Öhlins, 120 mm de curso, totalmente regulável
Travão dianteiro:	2 discos de 310 mm, pinças Brembo monobloco radiais de 4 pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 220 mm, pinça Nissin de dois pistões, ABS
Medidas dos pneus:	120/70-17" (F) / 160/60-17" (T)
Pneus utilizados:	Pirelli Diablo Rosso Corsa

PESO E DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1415 mm
Altura do assento:	810 mm
Capacid. do depósito:	14,5 litros
Peso a seco:	203 kg
Garantia:	4 anos
Preço:	15.200,00 €

(e ainda me pagam para fazer isto!).

Esta era a moto que, ainda apenas em foto, mais me tinha agradado quando vi as novidades do último Salão de Milão - e isto pode ser um pau de dois bicos, pois, por vezes, quando gero demasiada expetativa em torno de um modelo saio desapontado. Não foi o caso, como já repararam.

É difícil fixar o olhar num só pormenor. A silhueta clássica, os pormenores requintados como o tampão do depósito "Monza" ou os corpos de injeção disfarçados de carburadores, as tampas do motor e o escape em aço escovado, as aletas do bicilíndrico a imitarem os modelos de refrigeração a ar – com todos os elementos modernos bem escondidos –, as mesas de direção polidas, as jantes de raios de recorte clássico, mas com 17 polegadas, permitindo montar toda a seleção de atuais pneus desportivos, como os excelentes Pirelli Diablo Rosso Corsa que traz de origem… enfim, todo um regalo para a vista, num prazer que só é superado quando acordamos o "twin" de 97 cv e ele nos brinda com um som cheio e rouco.

Os avanços que estão montados na Thruxton permitem que adotemos uma postura relativamente "racing", mas não demasiado, sem carregar demasiado peso nos punhos e se tornar cansativa. O início, em toada calma, foi para nos familiarizarmos com as funções do painel de instrumentos e a seleção, fácil e funcional, dos três

A qualidade dos materiais e o requinte dos pormenores - como o tampão do depósito "Monza" - fazem da Thruxton R uma moto tão bonita como eficaz

Imagem clássica, engenharia moderna, componentes de topo: eis a Thruxton R!

Precisão, alma, raça... a Thruxton R encheu-nos as medidas!

Ponto final

Como não há outra maneira de dizer isto, aqui vai: a Triumph Thruxton R é a moto que mais prazer me deu nos últimos anos! Consigo identificar mais três ou quatro que me encheram igualmente as medidas no capítulo do prazer de condução, mas a experiência não foi tão completa como com a Thruxton. Não é só o comportamento dinâmico de referência, é a qualidade dos materiais, os acabamentos, o equipamento, a imagem, a herança... Definitivamente, nasceu uma moto fabulosa.

Amortecedores Öhlins totalmente reguláveis, forquilha invertida Showa Big Piston Fork, pinças radiais Brembo monobloco, Pirelli Diablo Rosso Corsa... Querem mais?

Para o mercado nacional, a cobertura do assento é proposta como acessório opcional

1200 High Power

A nova geração de motores de refrigeração líquida que equipam as clássicas modernas da Triumph divide-se em três especificações, o 900 HT (de High Torque) que experimentámos na Street Twin, o 1200 HT que equipa as Bonneville T120 e, no topo da cadeia alimentar, o 1200 HP (High Power) de 97 cv que está montado nas Thruxton e Thruxton R.
Compará-lo ao bloco de 865 cc refrigerado por ar da anterior Thruxton quase não faz sentido, tal é a diferença. Falamos de um aumento de 41% na potência máxima (e de +68% às 4.500 rpm) e de um valor de binário máximo superior em 62%, com 112 Nm disponíveis às 4.950 rpm. Os intervalos entre revisões passaram de 10.000 km para 16.000 km.

mapas disponíveis – Rain, Road e Sport. O primeiro nem vale a pena, pois a resposta é demasiado murcha é será útil só mesmo em piso molhado. Passemos à frente. Na Lagoa Azul mudámos para o Road, e aí sim, a Thruxton mostrou o que vale. Começou a alucinação. A partir daqui, alternámos várias vezes para o modo Sport, que nos faz questionar porque é que existe quem, no mundo real, prefira uma superdesportiva a motos como esta fenomenal fábrica de emoções que é a Thruxton R.

Nas curvas do Gradil tivemos rédea livre, e experimentei daqueles momentos em que o prazer de condução é tão supremo que nos esquecemos de tudo, esquecemo-nos de pensar, da família que temos à espera, de que já temos (teoricamente) idade para ter juízo… Só contava a estrada, a curva seguinte… Vocês sabem do que falo – ou então estariam a ler outra revista.

Tanto que, ao fim da tarde, quando percebemos as horas, tivemos de fotografar as imagens que aqui surgem já em "stress".

Uma reta longa, gás a fundo, uma esquerda a descer, uma travagem demasiado atrasada… e um susto. Mas a Thruxton R, literalmente, salvou-me. Ou antes, a extrema eficácia e compostura da sua ciclística. E é aos excelentes Brembo com pinças radiais monobloco e a um conjunto de suspensões "filé mignon" que devo o facto de não ter feito uma incursão pelo campo.

Já agora, convém recordar: estamos perante uma "clássica" que tem acelerador eletrónico, controlo de tração (que pode ser desligado, bem como o ABS), três modos de condução, embraiagem deslizante assistida, uma forquilha invertida Showa BPF de 43 mm, amortecedores Öhlins – tudo totalmente regulável – e os já citados Brembo que são um prodígio de potência e progressividade. Isto podia ser muito bonito como ferramenta de marketing, mas quando resulta na perfeição, como é o caso, não há nada a dizer.

Mais haveria para dizer, mas com mais espaço e num teste mais prolongado - e até pode ser que lhe encontre um defeito que, nessa tarde de paixão, não lhe descobri. ⊣

TESTE

Triumph Bonneville T120 Black

BACK IN BLACK!

Sim sabemos que faltam poucos dias para o concerto dos AC/DC, mas aqui trata-se do regresso da Bonneville, nesta caso com a versão Black da novíssima T120.

Texto: Luís Carlos Sousa **Fotos:** Triumph

Depois de ter ficado adepto confesso das qualidades da Triumph Street Twin, na sequência do teste realizado há alguns meses com o novo modelo de entrada na família Bonneville, ficava a questão: se a "pequena" 900 cc é tão eficaz, de que será então capaz a nova Bonneville T120, que recebe igualmente o bicilíndrico de refrigeração líquida, mas na versão de 1200 cc?

A resposta foi-nos dada durante a apresentação mundial da T120, que testámos na versão Black, e, desta vez, o cenário escolhido pela Triumph era bem familiar: nada menos que a zona de Sintra-Cascais, passando pela estrada do Cabo da Roca para a sessão fotográfica. Estávamos em casa, tanto em termos geográficos como ao subir para a Bonnie. Só foi pena que, num dia em que a Thruxton R era a cabeça de cartaz – como podem ler nas páginas anteriores – o trajeto tenha sido curto e com o piso molhado em vários locais, o que nos dá a desculpa de pegar novamente na T120 para um teste mais aprofundado.

Em casa! Este é, definitivamente, o modo como nos sentimos aos comandos da "tee-one-twenty". É uma moto 100% nova – não ficou nada da geração anterior - mas as suas linhas transmitem o mesmo charme familiar, assente numa história com mais de meio século e, há que referir, no trabalho efetuado pelos técnicos de Hinckley, um trabalho que durou quatro anos a ver a luz do dia. Os elementos modernos estão disfarçados de forma inteligente, como os corpos de injeção a imitarem carburadores, o radiador bem integrado e sem tubagens visíveis, a colocação de aletas nas cabeças do motor – teoricamente desnecessárias num bloco de refrigeração líquida, mas que não deixam de contribuir para a sua função -, e mais alguns toques de classe visíveis um pouco por todo o lado.

Os comandos e a posição de condução estão todos no seu lugar. O som é agora cheio e agradável, pedindo para levarmos a Bonnie e rolar até nos cansarmos. O que deve demorar, embora não tenhamos podido fazer muitos quilómetros.

O "feeling" geral é semelhante ao que tínhamos experimentado na Street Twin, embora sentindo-se mais corpo – afinal, são mais 25 cv e uma curva de binário bem encorpada, sentindo-se a resposta sempre vigorosa onde ela é mais precisa. Não a senti tão leve e rápida de direção como a Street

Painel completo e legível, controlo de tração, ABS, dois modos de condução e punhos aquecidos de origem

Facilidade de condução: motor suave e eficaz, leve, manobrável. É mesmo uma 1200? Charme intemporal

Preço: algo elevado quando confrontado com os simpáticos 8.900 € que custa a Street Twin

A Black substitui os cromados da T120 standard por elementos a negro

LUÍS CARLOS SOUSA
Capacete Nexx X.G100 Devon
Blusão Rev'It Flatbush
Luvas Drenaline Racer
Calças Rev'It Nelson
Botas Drenaline Last Lap

Twin, mas não deixa de ser um primor de maneabilidade e eficácia.

Naquela manhã fria na serra de Sintra, experimentei o que eu apelidava de "mariquices", mas que afinal deu bastante jeito: os punhos aquecidos – equipamento de série -, com dois níveis de temperatura. Um mimo. O restante equipamento e tecnologia disponível de série é de realçar: ABS, ride-by-wire, embraiagem assistida, dois modos de condução (Road e Rain, ambos disponibilizando o total dos 80 cv, apenas entregues de forma diferente) e controlo de tração. Isto para além de tomada USB, chave com imobilizador, etc. Nada mau, para uma "clássica moderna"...

Ponto final

A nova geração das clássicas modernas da Triumph, equipadas com os novos motores de refrigeração líquida, tem-se revelado absolutamente irrepreensível em diversas áreas, e esta Bonneville T120 não foge à regra: charme intemporal com um toque de modernidade, extrema facilidade de condução - graças à precisão da ciclística e a um motor cheio de sumo onde é mais necessário -, um som cheio e agradável e um bom lote de equipamento disponibilizado de série. A T120 tem tudo para ser uma vencedora.

Ficha Técnica

MOTOR

Tipo:	bicilíndrico paralelo, ref. líquida
Distribuição:	SOHC, 4 válv. p/cilindro
Cilindrada :	1200 cc
Diâmetro x curso:	97,6 x 80 mm
Potência declarada:	80 cv / 6.550 rpm
Binário declarado:	105 Nm / 3.100 rpm
Alimentação:	injeção eletrónica
Embraiagem:	multidisco em óleo, assistida
Caixa:	6 velocidades

CICLÍSTICA

Quadro:	berço em tubo de aço
Suspensão dianteira:	forquilha Kayaba 41 mm, 120 mm de curso
Suspensão traseira:	amortedores Kayaba, ajustáveis em pré-carga, 120 mm de curso
Travão dianteiro:	2 discos de 310 mm, pinças Nissin de dois pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 255 mm, pinça Nissin de dois pistões, ABS
Medidas dos pneus:	100/90-18" (F) / 150/70-17" (T)
Pneus utilizados:	Pirelli Phantom Sportscomp

PESO/DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1445 mm
Altura do assento:	785 mm
Capacid. do depósito:	14,5 litros
Peso a seco:	224 kg
Intervalos de serviço:	16.000 km
Garantia:	4 anos
Preço:	12.200,00 €

TESTE

Honda NC 750 X DCT

EXPÍRITO RENOVADO

De espírito renovado! É assim que a NC 750 X enfrenta os próximos tempos. A Honda renovou e melhorou a alma aventureira desta NC com mais e melhores funcionalidades.

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Honda

Pode não ser a moto cujo poster ocupa lugar de destaque nas paredes do meu quarto, mas a verdade é que a Honda NC 750 X é extremamente popular. O conceito que serviu de base para a renovação e"X"piritual da NC 750 X é definido pela Honda como "Sensual Performance", e que se traduz numa redefinição do design. Agora, as formas estão afiladas e incluem ângulos vincados para uma imagem dinâmica e musculada, que é complementada pela utilização de iluminação em LED, enquanto a proteção aerodinâmica é melhorada através do aumento da altura do ecrã em 70 mm, que em condução, ainda assim, não oferece tanta proteção como seria de esperar.

A partir daqui a Honda prossegue a renovação da NC 750 X alterando elementos que melhoram as capacidades dinâmicas: à frente encontramos uma nova forquilha Showa com válvulas "Dual Bending" no interior de bainhas de 41 mm, e que passa a permitir, tal como o monoamortecedor Pro-link, ajuste da pré-carga. A pinça de travão frontal, que morde um disco de 320 mm e é auxiliada por ABS, foi revista para melhorar o tato, enquanto o sistema de escape, com design pentagonal e mais leve, não só está mais bonito, como emite uma sonoridade mais vincada, ajudando a cumprir com a homologação Euro4.

Para último deixei o sistema de dupla embraiagem DCT, que está acoplado ao motor bicilíndrico de 745 cc. Dos três modos de funcionamento – dois automáticos e um manual – o mais alterado foi o S, desportivo. Agora, ao selecionar S com o botão no punho direito, que troca de modo em metade do tempo do sistema anterior, podemos definir um de três níveis de funcionamento S, alterando os regimes de rotação a que o DCT decide efetuar a troca de caixa.

Claro que, para desfrutarmos de tudo o que esta nova X tem para nos dar, convém estar sentado aos seus comandos. A 830 mm do solo, o assento, bem almofadado, não é propriamente baixo mas compensa sendo esguio. A posição de condução não foi alterada. Todos os comandos estão bem colocados e fáceis de aceder, o guiador na altura certa dá controlo absoluto sobre a frente da moto e, em andamento, fiquei satisteito com a postura e o espaço para as pernas. O bicilíndrico desenvolve uma potência de 54 cv e um binário de 68 Nm, está ainda mais suave do que já era e as rotações sobem até às 6.000 rpm de uma forma linear, sem perdas de potência ou picos, embora seja notório que a relação peso / potência não é das melhores pois, com 230 kg, a NC 750 X demora algum tempo a ganhar velocidade.

+ DCT modo S: novos parâmetros permitem explorar as rotações em ritmo desportivo
Facilidade: a forma como tudo acontece na X é natural e fácil

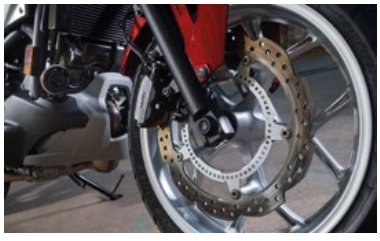
– Ecrã: oferece pouca proteção
DCT: por vezes o sistema reduz de relação de caixa enquanto estamos inclinados em curva, o que desestabiliza a moto

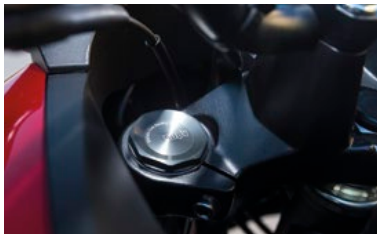
De fácil leitura e muito completo, o painel de instrumentos da NC 750 X pode ter várias cores de acordo com o nosso gosto!

BRUNO GOMES
Capacete Nexx X.T1 Lotus
Blusão Drenaline Adventour
Luvas Drenaline James
Calças Rev'it Lombard
Botas TCX X-Square Sport

DCT com binário adaptável

A nova geração do DCT da Honda, que testei na NC 750 X, introduz algumas novidades como o "Adaptive Clutch Capability Control". Na realidade, esta funcionalidade permite que o DCT controle a quantidade de binário transmitido pelas embraiagens. Em condução é notória a diferença em comparação com o DCT anterior, pois desacelerar e acelerar, o momento em que o motor perde ou ganha rotação, é muito mais suave. Outra melhoria aplicada ao DCT, no modo AT, foi a deteção do ângulo de inclinação da estrada. O sistema adapta o padrão da mudança de caixa, as rotações a que é feita a troca, otimizando o comportamento das embraiagens.





O espaço "met-in" ganha um litro de volume, a travagem tem nova pinça e a forquilha com afinação da pré-carga é a Showa "Dual Bending"

Nos percursos dentro da cidade de Málaga, onde decorreu esta apresentação, escolhi o modo D. As trocas de caixa são feitas quando as rotações não atingiram o seu pico. Eficaz ao nível dos consumos – cheguei a visualizar 4,1 litros de média no painel de instrumentos – este modo transmite pouca emoção, por isso, assim que apanhei estradas secundárias selecionei o modo S. O bicilíndrico prolongou mais as rotações, mas em "S1" tive de sobrepor a minha vontade usando a patilha para reduzir manualmente e enfrentar as curvas com o motor "preso", e em nível "S3" usei a patilha para aumentar de caixa pois o DCT prolonga a 2ª em aceleração. Fora isso, o único senão que esta dupla embraiagem mantém é de decidir reduzir quando estamos a meio de uma curva, em inclinação. O resultado é que o conjunto acaba por se desestabilizar e obriga o condutor a fazer alguns cálculos.

Quanto à estreia da forquilha Showa de válvulas "Dual Bending", a minha opinião não podia ser mais positiva! A forquilha demonstrou um comportamento sempre muito equilibrado, maximizando a agilidade, não afundando rapidamente nas travagens, embora a afinação seja suave para ritmos vivos. Estável, a NC 750 X mostrou-se capaz de devorar as inúmeras curvas que me levaram de regresso a Málaga sem qualquer problema.

A última nota positiva deste contacto com a X foi o tato fornecido pela nova pinça de travão. O travão motor da transmissão automática é muito reduzido. Era necessário equilibrar a balança com um conjunto de travagem bom, e, embora não sejam nenhum referencial ao nível de potência, os travões são potentes o suficiente, doseáveis, e não demonstram perda de eficácia após repetidos abusos, com o ABS apenas a revelar a sua presença nas situações limite, devido a alguns troços de asfalto espanhol mais polidos.

ENTREVISTA

Kosaku Takahashi
Engenheiro do sistema DCT

Qual o futuro do DCT?

Falámos com o responsável pela inovadora dupla embraiagem, para perceber o que foi mais difícil no desenvolvimento e qual o futuro do DCT.

Motociclismo O que foi mais difícil desenvolver: o hardware ou o software?
Kosaku Takahashi De início o hardware foi complicado porque tínhamos de fazer funcionar duas caixas em simultâneo. Foi realmente complicado encontrar um sistema fiável. Mas com a VFR1200 conseguimos perceber que em termos mecânicos o DCT funcionava bem e sem grandes problemas de fiabilidade. Hoje em dia o software é o mais complicado. Não é uma questão de não se poder fazer o que queremos. É difícil é colocar em prática todas as ideias que temos.

M. Achas que o DCT pode ser aplicado a outro tipo de motos, como uma Fireblade por exemplo?
K. T. Não. De todo. Quer dizer, ser possível é, mas para ser eficiente necessita de ser trabalhado.

M. Quando dizes "trabalhado", estás a referir-te ao software?
K. T. Não. O software depende do que queremos. Essa parte é fácil.

M. Então é o hardware?

K. T. Sim. De momento uma caixa DCT é demasiado volumosa.

M. E pesada...
K. T. Sim. Muito mais pesada do que queremos numa Fireblade. Por exemplo, quando curvas numa desportiva atinges ângulos muito pronunciados. Ter uma caixa tão volumosa coloca problemas numa moto desse tipo. E o peso, claro, também tem muita influência.

M. Quando é que achas que o DCT pode ser aplicado numa desportiva?
K. T. Isso não posso dizer (risos). Bom, em breve teremos novidades que podem interessar aos fãs de desportivas.

Com uma aparência mais consensual e sonoridade mais vincada, o novo escape da NC 750 X ajuda a cumprir com a Euro4

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	4T, bicilíndrico em linha, refrigeração por líquido
Distribuição:	SOHC, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada:	745 cc
Diâmetro x curso:	77 mm x 80 mm
Potência declarada:	54 cv às 6.250 rpm
Binário declarado:	68 Nm às 4.750 rpm
Alimentação:	injeção eletrónica PGM-Fi
Embraiagem:	multidisco em banho de óleo / dupla embraiagem (DCT)

CICLÍSTICA

Quadro:	aço tubular, tipo diamante
Suspensão dianteira:	forquilha telescópica de 41 mm, ajustável em pré-carga, curso de 153,5 mm
Suspensão traseira:	monoamortecedor Pro-link, ajustável em pré-carga, curso de 150 mm
Travão dianteiro:	disco de 320 mm, pinça de 2 pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 240 mm, pinça simples, ABS
Medidas dos pneus:	120/70-17" (F) / 160/60-17" (T)

PESO E DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1525 mm
Altura do assento:	830 mm
Capacid. do depósito:	14,1 litros
Peso a cheio:	220 kg / 230 kg (DCT)
Garantia:	2 anos
Preço:	7.200 € / 8.300 € (DCT)

Ponto final

Antes de conduzir a NC 750 X, e sabendo o que tinha sido alterado, não estava tão certo de que esta versão 2016 fosse tão diferente do que eu conhecia. E, de facto, não é uma mudança radical, mas sim uma evolução no sentido certo. O design está vincadamente mais aventureiro e as suspensões e o DCT mostram que evoluíram no sentido correto. Está tudo mais eficaz e a NC 750 X consegue, assim, tornar-se mais polivalente e divertida. É uma excelente "aventureira utilitária", confortável e económica. E o PVP continua contido!

BMW Motorrad

bmw-motorrad.pt

Pelo prazer de conduzir

ENTRAS COM UM CAPACETE, SAIS COM UM SYSTEM 6.

MAKE LIFE A RIDE.*

O capacete System 6 EVO é um dos melhores do mercado para todo o tipo de utilização e, agora, tu podes ter um. Se entregares o teu atual capacete, a BMW oferece-te um desconto de 150€ para teres mais estilo e segurança quando estás em cima da tua moto.

www.bmw-motorrad.pt · facebook.com/bmwmotorradportugal

*A tua vida é uma viagem.

Escolhe óleo original BMW MOTORRAD ADVANTEC

Campanha válida até 30 de junho de 2016. Esta Campanha não é acumulável com outras Campanhas em vigor.

TESTE

Honda Integra

EMBATE DE CONCEITOS

Também renovada para 2016, a Integra reforça o seu cariz de scooter e, ao mesmo tempo, de moto. Um embate de conceitos que na prática funciona bem.

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Honda

A proveitando o embalo da renovação da NC 750 X, a Honda lança uma também renovada Integra. Esta "scooter-que-quer-ser-moto" recebeu exatamente as mesmas alterações que já lhe referi na análise à NC 750 X, e por isso as sensações de condução são muito parecidas às da irmã aventureira, embora a posição de condução seja mais baixa e o maior peso torne a Integra um pouco mais "molengona" nas trocas de direção. Os destaques na Integra são a nova forquilha Showa com válvulas "Dual Bending" e afinação da pré-carga, e a iluminação em LED que contribui para um design refinado e maximizado nas versões especiais, que usam pintura em prateado metalizado, uma estreia em motos, criando um conjunto de linhas dinâmicas numa scooter de carenagens compactas para "cortar" por entre o trânsito citadino sem problema.

Sentado aos comandos da nova Integra não deixei de reparar que a qualidade parece ter aumentado para uma aparência "premium". Um bom exemplo é a aplicação de tapetes de borracha e aço inox nas plataformas. A agilidade da Integra, não só pelo seu peso de 238 kg como pela utilização de jantes de 17", valores e dimensões próximas de uma moto e não de uma scooter, até poderia ficar comprometida, mas a Honda conseguiu combinar os conceitos, pois a Integra transmite confiança, com a forquilha Showa em evidência pela progressividade em ritmos vivos e excelente leitura do asfalto. Com um motor elástico para desfrutarmos de uma condução descontraída ou encarnarmos o "Márquez" que há em nós, a Integra provou que consegue ser uma boa mistura entre a facilidade de utilização e um bom comportamento dinâmico. O DCT mostra os mesmos prós e contras que relatei na X: gostei do modo S dividido em três níveis, mas, em inclinação, por vezes o DCT reduz, provocando instabilidade.

Onde a Honda tem de trabalhar para conseguir oferecer o melhor de dois mundos num só, é o espaço de transporte de objetos. Continuamos a não ter praticamente espaço para guardar objetos debaixo do assento, e essa é uma das grandes mais-valias que uma scooter pode ter e a Integra não tem. →

Na Integra não há muito espaço debaixo do assento, uma das mais-valias de uma scooter. Já a forquilha Showa, novidade, é um claro "upgrade" com benefícios dinâmicos

Dinâmica: comportamento dinâmico acima da média e fácil de explorar
Forquilha: leitura muito boa do asfalto, aumenta confiança em ritmos vivos

Capacidade de carga: a Integra quase não a tem espaço para transporte de objetos
DCT: reduz inesperadamente de caixa em curva, o que desestabiliza o conjunto

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	4T, bicilíndrico paralelo, refrigeração por líquido
Distribuição:	SOHC, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada:	745 cc
Potência declarada:	55 cv às 6.250 rpm
Binário declarado:	68 Nm às 4.750 rpm
Alimentação:	injeção eletrónica PGM-Fi
Embraiagem:	dupla embraiagem multidisco em banho de óleo (DCT)
Caixa:	6 velocidades

CICLÍSTICA

Quadro:	em aço tubular, tipo diamante
Suspensão dianteira:	forquilha de 41 mm, ajustável em pré-carga, curso de 120 mm
Suspensão traseira:	monoamortecedor Pro-link, ajustável em pré-carga, curso de 120 mm
Travão dianteiro:	disco de 320 mm, pinça de 2 pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 240 mm, pinça simples, ABS
Medidas dos pneus:	120/70-17" (F) / 160/60-17" (T)

PESO E DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1525 mm
Altura do assento:	790 mm
Capacid. do depósito:	14,1 litros
Peso a cheio:	238 kg
Garantia:	2 anos
Preço:	9.250,00 €

Ponto final

Terá a Honda revolucionado a "scooter-moto" Integra com esta versão 2016? Não. Na realidade a marca japonesa não redefiniu profundamente a Integra, mas sim evoluiu esta scooter de dimensões maiores a vários níveis. O motor económico continua fácil de explorar e é agora acompanhando por uma forquilha realmente mais eficaz, e por transmissão DCT mais divertida e melhor adaptada a um veículo de duas rodas. Mas a falta de espaço para objetos é ainda uma limitação que corta bastante as ambições desta Honda .

O "stop" LED está agora integrado na carenagem. As duas versões Edição Especial têm pintura metalizada e gráficos exclusivos

WWW.GOLDENBAT.PT

cardo
communication in motion
cardosystems.com

PUBLICIDADE

TESTE

Yamaha FJR 1300 AE

BRUNO GOMES
Capacete Airoh Phantom
Blusão Bering
Luvas Bering RX-07
Calças Bering
Botas TCX Infinity Evo

PRAZER É A SEIS

Melhorar o que já era uma muito boa moto de turismo não é tarefa fácil. Mas a Yamaha conseguiu-o. A nova geração da FJR 1300 está preparada para as viagens e para as curvas!

Texto: Bruno Gomes **Fotos:** Yamaha

2016 marca os quinze anos da primeira geração FJR, e, tantos anos depois da estreia, a quinta geração desta turística japonesa mantém-se fiel ao conceito original: dar prioridade à dinâmica sem a tornar demasiado volumosa.

O rejuvenescimento da FJR 1300 começa com um "facelitf" discreto, através da iluminação em LED e traseira redesenhada. Neste particular o destaque vai para a inclusão de luzes de curva adaptativas. Na secção superior das óticas a Yamaha instalou três LEDs. De acordo com o grau de inclinação, os LED vão acendendo de forma progressiva iluminando o interior da curva: a 7º acende o primeiro, a 11º acede o segundo e a 16º os três LEDs acendem. Esta novidade torna-se particularmente bem-vinda em condução noturna, pois a nova FJR ilumina maior área da estrada. Comprovei isso mesmo no caminho "trabalho-casa" e fiquei convencido da mais-valia desta iluminação adaptativa.

A segunda novidade é a inclusão de uma sexta relação na caixa de velocidades. A Yamaha manteve o bloco do motor inalterado. Foi necessário criar uma caixa de velocidades nova para o mesmo espaço. A solução? Utilizar engrenagens de dentes helicoidais, e carretos de sincronização independentes. A Yamaha poupou 400 gramas e, além disso, completou a transmissão com embraiagem "Assist & Slip", que usa força mecânica para apertar ou aliviar os discos. As duas primeiras relações são ligeiramente mais longas, a terceira fica igual, a quinta está mais curta e a nova sexta relação é mais longa do que a antiga quinta.

Neste teste tivemos a oportunidade de rodar aos comandos da versão intermédia, a FJR 1300 AE. A posição de condução está bem definida para um condutor de estatura média. O que não gostei foi da turbulência provocada pelo ecrã na altura máxima. Assim que passei dos 130 km/h senti o capacete a ser sugado para a frente, e tive de baixar ligeiramente o ecrã para eliminar este efeito, mas perdi a proteção a velocidades elevadas.

Aproveitando o excelente binário do tetracilíndrico, descobri um mundo totalmente novo para uma FJR. Com a 6ª engrenada as rotações mantêm-se num regime mais baixo, os consumos descem, e, ainda que a antiga versão não fosse de transmitir muitas vibrações, a nova é bastante mais suave e o motor vai mais alegre. Mas isto em auto-estrada e com as suspensões em modo "Soft", perfeitas para devorar quilómetros em total conforto.

Bastou passar em estradas secundárias para perceber o excelente equilibrio do conjunto que apesar de compacto, pesa 292 kg! Com as suspensões em "Hard" a FJR ganhou agilidade, a frente ofereceu uma sensação de leveza surpreendente deixando-se levar sem esforço, e todo o comportamento é muito previsível, mesmo em ângulos pronunciados. Sabemos sempre o que está a acontecer debaixo de nós. Apenas quando puxamos mais por ela começamos a sentir o peso nas trocas de inclinação, mas a verdade é que para isso é preciso passar bastante dos limites, altura em que a embraiagem A&S digere bem os abusos nas reduções mais agressivas. ⊣

+ Suspensões eletrónicas: ajustes eficazes para vários tipos de condução e situações
Iluminação: os LEDs "cornering" funcionam bem

− Ecrã: na posição mais elevada senti bastante turbulência no capacete
Malas: não têm muito espaço disponível

Ficha Técnica

MOTOR

Tipo:	4 cilindros em linha, ref. líquida
Distribuição:	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada:	1298 cc
Diâmetro x curso:	79 x 66,2mm
Potência máxima:	146,2 cv / 8.000 rpm
Binário máximo:	138 Nm / 7.000 rpm
Caixa:	6 velocidades
Transm. secundária:	por veio

CICLÍSTICA

Suspensão dianteira:	bainhas de 48 mm, com 135 mm de curso; ajuste eletrónico na AE / AS
Suspensão traseira:	monoamortecedor, com 125 mm de curso; ajuste eletrónico na AE / AS
Travão dianteiro:	discos de 320 mm, com pinça de 4 pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 282 mm, com pinça de 2 pistões, ABS

PESO/DIMENSÕES

Distância entre eixos:	1545 mm
Distância mín. ao solo:	130 mm (AE / AS: 125 mm)
Altura do assento:	805 a 825 mm
Capacid. do depósito:	25 litros
Peso (a cheio):	289 kg/292 kg (AE)/296 kg (AS)
Consumo médio:	6,2 litros / 100 km
Garantia:	2 anos
Preço:	15.750 € 18.950 € (AE) / 19.950 € (AS)

As novidades

Luzes de curva e caixa de seis velocidades: As luzes LED com função "cornering" permitem usufruir de melhor iluminação em condições de fraca luminosidade. Os três LEDs acendem conforme a inclinação, eliminando os pontos mortos das óticas convencionais. Já a caixa "de seis" era uma atualização há muito pedida. Na realidade, a 6ª relação permite conduzir a velocidades mais elevadas sem que o motor quatro em linha rode a regimes elevados.

Ponto final

Ao passar a utilizar uma caixa de seis velocidades, a Yamaha conseguiu eliminar um ponto negativo da FJR. As luzes LED adaptativas são uma excelente adição ao já generoso equipamento disponível nas várias versões, e, se verificarmos, para oferecer este equipamento e performance a concorrência pede mais euros. É verdade que a capacidade das malas laterais é reduzida, e a proteção aerodinâmica podia ser melhor, mas, no geral, a nova FJR 1300 é uma moto mais sólida do que era.

COMPARATIVO

BMW C 600 Sport / BMW C 650 Sport

EVOLUÇÃO CONSUMADA

Quase quatro anos depois de se lançar no mercado das scooters, a BMW renova ambas as versões das "C" com um vasto leque de alterações. Nada melhor do que juntar o novo com o antigo e avaliar o que mudou, tomando como exemplo a versão Sport.

Texto: Francisco Brandão Ferreira **Fotos:** João Carlos Oliveira

A mobilidade urbana é uma constante preocupação em virtualmente todos os grandes centros urbanos da Europa, e há muito que os motociclos, em particular as scooters, se têm apresentado como a escolha acertada para as deslocações do dia-a-dia.

Em países como Espanha, Itália e França é praticamente impossível não encontrar verdadeiros parques de estacionamento povoados por dezenas de motociclos, com os quais se torna mais fácil, rápida e barata qualquer deslocação dentro das cidades.

Os fabricantes rapidamente abraçaram esta nova necessidade dos seus clientes, alguns deles sem qualquer histórico anterior no mundo das duas rodas, e na última década temos visto diversas ofertas que definem a interpretação de cada marca para responder às necessidades de mobilidade urbana.

Em 2012, a BMW decidiu apostar num produto que desse resposta a este crescente segmento e que, simultaneamente, proporcionasse uma experiência de condução sinónima da marca bávara: nascia assim a primeira geração das C 600 Sport e C 650 GT, duas maxi scooters com uma génese comum, equipadas com o mesmo motor bicilíndrico de 647 cc desenvolvido pela BMW e fabricado pela Kymco, mas com particularidades bem distintas.

Quatro anos depois, armada com o feedback dos seus clientes e com alguma experiência no segmento, que incluiu o lançamento de um terceiro membro da gama C, movido a energia elétrica, a BMW renovou as C originais e aproveitou para equiparar as designações de ambos os modelos para C 650 Sport e C 650 GT, que contam agora com mais tecnologia e novos sistemas destinados a tornar a condução mais segura.

Raramente temos possibilidade de testar, lado a lado, duas gerações do mesmo produto, pelo que este trabalho nos proporcionou uma

Comportamento dinâmico: as alterações na suspensão tornam a nova 650 Sport numa "papa curvas"
Transmissão: mais imediata e eficaz que a antecessora

Vibrações: o grupo propulsor vibra sensivelmente mais do que a unidade antiga
ASC: em utilização normal na cidade é demasiado intrusivo

FRANCISCO BRANDÃO FERREIRA
Capacete Schuberth C3 Pro
Blusão Drenaline Adventour
Luvas Drenaline Long Ride

LUÍS CARLOS SOUSA
Capacete Nexx X.T1 Lotus
Blusão Drenaline Flexis
Luvas Alpinestars

A versão Sport é dotada, nas duas gerações, de um invejável comportamento em curva, graças a uma excelente ciclística que se mostra ainda mais apurada na nova versão

O QUE **MUDOU?**

AFINAÇÃO DA TRANSMISSÃO VARIÁVEL destinada a proporcionar um melhor arranque em junção com uma nova embraiagem

AFINAÇÃO DA SUSPENSÃO E DO AMORTECEDOR de forma a melhorar o comportamento dinâmico da scooter

ASC fica disponível de série em conjunto com o ABS

NOVAS CARENAGENS que dão uma imagem mais dinâmico à C 650 Sport

NOVAS PONTEIRAS que, para além da componente estética, permitem respeitar as normas Euro4

NOVO DESIGN do painel de instrumentos

COBERTURAS DO GUIADOR com aplicações cromadas

LUZ DIURNA AUTOMÁTICA vem substituir a luz diurna de acionamento manual

NOVO DESCANSO CENTRAL que permite colocar a moto de forma mais fácil e sem esforço

TRÊS NOVAS CORES Laranja, branco e preto para a C 650 Sport.

ótima oportunidade para constatar ao certo o que mudou na versão mais desportiva da família C e, ainda, avaliar o "salto" entre estas scooters separadas por quase quatro anos.

Antes de mais, alguns aspetos particulares da C600 Sport mantêm-se, como o sistema "flexcase" que permite, com a moto parada, aumentar o espaço de arrumação debaixo do assento, o para-brisas ajustável manualmente em três posições e as duas alcovas de arrumação sem tranca no escudo frontal, que permitem guardar pequenos pertences como a carteira ou o telemóvel.

Passando às alterações, e começando pelo design, apesar de subtis, as diferenças são significativas e estendem-se a praticamente todos os painéis da nova scooter, que adota um novo frontal mais agressivo e novos painéis laterais que contêm a nova designação deste modelo. A mesa de direção encontra-se coberta por novas tampas com inserções metalizadas, que envolvem a tampa central em preto brilhante e que, em combinação com as novas patilhas de abertura cromadas dos dois espaços de arrumação e o novo painel de instrumentos, dão uma nova vida ao habitáculo. Na traseira da 650 Sport encontramos uma nova, e visualmente muito apelativa, ponteira de escape dupla, que não só contribui positivamente para o ar desportivo deste modelo mas também respeita as normas Euro4. O descanso central foi também revisto, de forma a tornar o estacionamento da moto mais fácil e menos esforçoso.

No que diz respeito à ciclística, o sistema de travagem mantém-se inalterado, quer isto dizer que as excelentes prestações dos travões da 600 Sport se encontram de igual forma na nova 650 Sport. A travagem é forte e de acionamento progressivo e está a par das aspirações desportivas deste modelo. O sistema de ABS volta a equipar de série a 650 Sport com a adição, também de série, do sistema ASC (Automatic Stability Control), uma espécie de controlo de tração básico que funciona através dos sensores do sistema de ABS. No entanto, o ABS e o ASC revelam-se demasiado intrusivos, seja numa travagem mais forte ou num arranque mais impulsivo de um semáforo, que acaba por ser frustrado pela intervenção do ASC.

Ainda no campo da segurança, é de destacar a função automática da luz diurna que equipa a nova C 650 Sport e que vem substituir o sistema de acionamento manual da antiga 600 Sport. Desta forma, o sistema encarrega-se de escolher o acionamento da luz diurna em casos de boa luminosidade e aciona de imediato os médios caso registe uma diminuição das condições de iluminação, como, por exemplo, à entrada de um túnel.

A nível de suspensões a BMW afirma ter mantido os mesmos 115 mm de curso na nova 650, mas uma diferente afinação permite ao novo modelo um maior conforto em qualquer situação. Com sinceridade, a maior diferença que noto no que diz respeito à suspensão é precisamente o aposto. Uma certa dureza da

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	4T, bicilíndrico paralelo, refrigeração por líquido
Distribuição:	DOHC, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada:	647 cc
Diâmetro x curso:	79,0 mm x 66,0 mm
Potência declarada:	60 cv às 7.500 rpm
Binário declarado:	63 Nm às 6.000 rpm (66 Nm)
Alimentação:	injeção eletrónica
Embraiagem:	centrífuga
Caixa:	automática

CICLÍSTICA

Quadro:	em aço tubular
Suspensão dianteira:	forquilha invert. c/ bainhas de 43 mm
Suspensão traseira:	monobraço oscilante com amortecedor montado horizontalmente, regulável em pré-carga
Travão dianteiro:	dois discos de 270 mm, pinça de 2 pistões, ABS
Travão traseiro:	disco de 270 mm, pinça de 2 pistões, ABS
Medidas dos pneus:	120/70-15" (F) / 160/60-15" (T)

PESO E DIMENSÕES

Altura do assento:	800 mm (810 mm)
Capacid. do depósito:	15,5 litros (16 litros)
Peso a cheio	249 kg
Consumo:	5,9 litros/ 100 Km (6,2)
Garantia	2 anos
Preço:	11.250 €

( ) Valores referentes ao modelo antigo

As diferenças vão muito além da estética e tornam a C 650 Sport numa maxi scooter mais acessível e emocionante

C650 SPORT

C600 SPORT

Ponto final

O facto da nova C 650 Sport ser uma oferta superior à sua antecessora em diversos aspetos, como o motor e as suspensões, não é de todo uma surpresa. Na minha opinião, esta deveria ter sido a scooter inicialmente introduzida no mercado pela BMW, com um motor portentoso e desenvolto em junção com uma ciclística muito competente, capaz de justificar a designação "Sport". Com alguns ajustes à intervenção da eletrónica, a BMW pode ter nesta nova geração uma das melhores maxi scooters do mercado.

650 Sport permite-lhe ter um comportamento superior comparativamente com a sua antecessora em estradas sinuosas, que falam muito mais ao seu lado desportivo do que na 600 Sport. Por outro lado, o conforto não é sacrificado e, em piso irregular ou em cidade, apresenta níveis de conforto equivalentes ao da 600 Sport, pelo que, mais do que beneficiar o conforto, sinto que foi atingido um melhor equilíbrio entre dinamismo e conforto.

Quanto ao motor, confesso que, quando rodei pela primeira vez com a C 600 Sport, pareceu-me existir um ligeiro atraso entre a ação do acelerador e a resposta do motor, principalmente nos arranques.

A BMW afirma ter afinado a transmissão variável e substituído os componentes internos da embraiagem de forma a promover um acionamento mais rápido, que se traduz numa entrega mais imediata. Depois de rodar com ambas as gerações, a diferença de resposta é notória, e a nova C 650 Sport faz um uso muito mais eficaz dos 60 cv e conta ainda com uma melhor entrega de binário a médios regimes, que se traduz numa aceleração mais viril.

As "C" sempre foram famosas pela rapidez com que alcançavam os 180 km/h, seguidas de um corte da ignição que, na 650 Sport, se realiza de forma menos abrupta que na sua antecessora.

PUBLICIDADE

TESTE

Mash 250 Café Racer

A PAR DA MODA

Pegando na base da sua Two Fifty, a Mash passa a oferecer uma 250 cc de estilo Café Racer, moda que alastra a todas as cilindradas e dá o nome a mais este produto da marca.

Imagem: não tem um ar exuberante, mas o certo é que esta 250 cc fez virar muitas cabeças enquanto esteve connosco

Travagem: sem progressividade nem tato Instabilidade causada por qualquer toque na direção ou movimento mais brusco

Texto: Luís Carlos Sousa **Fotos:** Pedro Lopes

Já foram algumas as Mash que nos passaram pelas mãos e, em todas elas, as características que mais chamam a atenção sempre foram a imagem e o estilo que nos remete para as motos dos anos setenta – exceção feita à Adventure 400 – e, claro, o preço apelativo.

A mais recente moto que testámos desta marca francesa com produção na China foi esta 250 Café Racer, e, uma vez mais, o bem conseguido charme dos "seventies" foi o principal chamariz, neste caso particular assente ainda na popular e renascida estética Café Racer.

A base utilizada para esta Mash é a mesma da outra 250 cc que já por aqui passou, a Two Fifty, mas aqui com diversas alterações, nomeadamente os avanços no lugar do guiador, os discos de travão perfurados, a pequena carenagem "bikini" em torno da ótica, o assento e respetiva bacquet, os pneus, o escape e diversos elementos que são cromados na Two Fifty e, aqui, são apresentados em preto mate. O resultado final em termos de imagem é, quanto a nós, muito bem conseguido – e a prova é que ficámos espantados com as atenções que esta moto despertou durante o período que rodámos com ela. O painel é simples mas bem integrado na imagem da moto, com velocímetro e conta-quilómetros (total e parcial) analógicos, e um pequeno indicador digital da velocidade engrenada.

Em termos de comportamento dinâmico, a 250 Café Racer deixa, no entanto, muito a desejar. Um dos principais problemas é a travagem, tal como acontecia no modelo que lhe serviu de base e apesar das alterações nos discos. O tato da manete que atua no disco dianteiro quase não existe, bem como a progressividade, enquanto, atrás, pisar no pedal de travão mal provoca qualquer reação. Defeito mais difícil de gerir é a instabilidade sentida a qualquer oscilação na direção, ou mesmo a movimentos mais bruscos do corpo, o que, por vezes, provoca um abanar inesperado e violento da direção – mais notório quando se roda entre os 100/120 km/h.

No que respeita ao desempenho do motor, estamos perante um bloco simpático, refrigerado por ar e alimentado por um carburador Mikuni. O som emitido pelo escape é agradável e a subida de rotação é razoável, não se podendo exigir mais aos 20 cv deste monocilíndrico - e mais não seria aconselhável tendo em atenção as limitações da ciclística.

No final, e tendo em conta as boas experiências que já tivemos com outros modelos da marca, esta Mash acaba por saber a pouco.

LUIS CARLOS SOUSA
Capacete Nexx X.G10 Devon
Blusão Rev'It Stealth
Luvas Dainese Air Tex

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	Monocilíndrico, 4T, refrigeração por ar
Cilindrada:	249 cc
Diâmetro x curso:	n.d.
Potência declarada:	20 cv / 7.500 rpm
Binário declarado:	n.d.
Alimentação:	carburador Mikuni
Arranque:	elétrico
Caixa:	5 velocidades
Transm. secundária:	por corrente

CICLÍSTICA

Quadro:	tubular em aço
Suspensão dianteira:	forquilha invertida, bainhas de 38 mm
Suspensão traseira:	dois amortecedores
Travão dianteiro:	disco de 300 mm, pinça de dois pistões
Travão traseiro:	disco de 220 mm, pinça de pistão simples
Medidas dos pneus:	110/70-17" (F) / 130/70-17" (T)

PESO E DIMENSÕES

Altura do assento:	780 mm
Capacid. do depósito:	14 litros
Peso a seco:	120 kg
Consumo verificado:	3,7 litros / 100 km
Garantia:	dois anos
Preço:	3.450,00 €

A Mash 250 Café Racer tem na imagem o seu maior trunfo, fiel ao estilo que lhe deu nome

Ponto final

O apelo estético reforçado pela atual onda de revivalismo e pelo regresso da tendência Café Racer, torna esta 250 num modelo que chama a atenção. Mas o facto é que esta Mash, ao contrário das outras que já por aqui passaram, acabou por não me convencer. A imagem está, de facto, bastante bem conseguida, e o preço seria ajustado se a qualidade de construção e o comportamento dinâmico acompanhassem o trunfo que é o seu estilo "Café". Pode-se pedir mais a uma moto de 3.450 €? Pode.

WWW.GOLDENBAT.PT

- Membrana GORE-TEX® Performance Comfort Footwear
- Fivelas em alumínio ALU 6060, substituíveis.
- CERTIFICAÇÃO CE EN 13634:2010
- I.F.S. - Instep Fit System
Sistema de fecho ergonómico posicionado na zona do peito do pé para garantir um ajuste preciso.

NOVAS INFINITY EVO GORE-TEX®
COM SOLA BASEADA NA TECNOLOGIA MICHELIN ANAKEE III

AS BOTAS DE AVENTURA TÊM UMA NOVA PEGADA

RC COMPOUND:
- ALTA ADERÊNCIA, ANTI-DERRAPANTE EM SOLOS MOLHADOS OU LAMACENTOS
- ALTA RESISTÊNCIA A TEMPERATURAS ELEVADAS E À ABRASÃO
RASTO RESISTENTE AO CALOR

RASGOS ESPECIAIS NA ZONA DO CALCANHAR PARA AUMENTAR A **ADERÊNCIA DURANTE AS CAMINHADAS**

RASTO EM FORMA DE SERRA PARA MELHORAR A **TRAÇÃO, ADERÊNCIA E CONTROLO LATERAL** EM TERRENOS MOLES, MOLHADOS OU LAMACENTOS.

SOLA INSPIRADA NA TECNOLOGIA MICHELIN ANAKEE III

Sulcos transversais para evacuar a água e oferecer uma melhor aderência em terrenos molhados

Sulcos biselados para escoar lama e gravilha em condução fora de estrada

Ranhuras recuadas de forma a garantir uma aderência lateral consistente, mesmo quando o pneu apresenta desgaste

CANAIS PARA **EVACUAÇÃO DE ÁGUA, LAMA E GRAVILHA** - PROPORCIONAM UMA MELHOR **ADERÊNCIA E CONTROLO** FORA DE ESTRADA

MICHELIN

TCX FOCUS ON BOOTS

PUBLICIDADE

EVOLUÇÃO DA ESPÉCIE

O mais importante segmento de mercado mereceu a devida atenção por parte da Dunlop com o lançamento do novo RoadSmart III.

Texto: Alberto Pires **Fotos:** Dunlop

Representando 36% do mercado europeu, o segmento Sport Touring é fundamental para qualquer grande marca. Curiosamente, é também o segmento mais difícil de satisfazer, pois é o mais variado em configurações, dimensões, pesos e tipo de utilização. A Dunlop, consciente desta realidade, não se poupou a esforços para esta terceira geração do RoadSmart, e os números são impressionantes. Durante 31 meses de desenvolvimento foram testados 206 compostos de borracha, 1886 protótipos de pneus, efetuadas 2.492 horas de simulação em laboratório, 834.170 km de testes em circuito e 313.484 km no exterior.

Os objetivos não eram para menos: melhorar a maneabilidade, a aderência em piso molhado e aumentar a durabilidade, sem comprometer a aderência em seco.

Para o primeiro contacto com o resultado de todo este esforço escolhi a BMW K1600 GT. O percurso delineado em redor de Montpellier, com pouco mais de 160 km de extensão, foi suficientemente variado para explorar as qualidades do novo RoadSmart III, e não deixou de nos surpreender. Avaliar a performance de um pneu em estrada não é evidente, não temos termo de comparação e são tantas as variáveis que rapidamente percebemos que nunca conseguiremos criar uma classificação relativamente a outros pneus. Conseguimos, no entanto, procurar reações, e o importante é que nos sintamos satisfeitos com os resultados. Conduzir a K1600 GT em zonas muito sinuosas acabou por revelar-se um exercício de grande simplicidade. A dianteira passa exatamente por onde queremos e o restante segue sem perturbações, não parecendo que estamos em cima de uma das mais volumosas motos da atualidade.

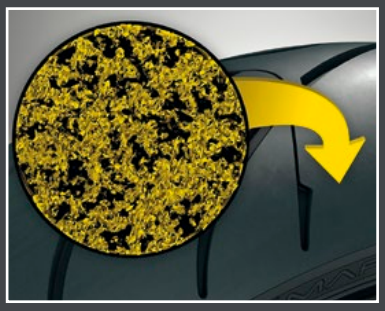
A explicação para essa facilidade acabaria por ser demonstrada mais tarde, na pista de testes de Mireval. Aos comandos de uma FJR 1300 equipada com sensores do esforço feito no guiador, foi possível perceber que este RoadSmart III necessita de uma força para inserir em curva seis vezes menor que o anterior. O segredo está na combinação dos novos perfis para a frente e traseira, proporcionando uma interação fenomenal. Das restantes qualidades apreciáveis em estrada destacam-se a precisão em reta e a neutralidade do seu comportamento quando são necessárias alterações de trajetória, ou se trava em ângulo. Não consigo quantificar, ou até comparar com

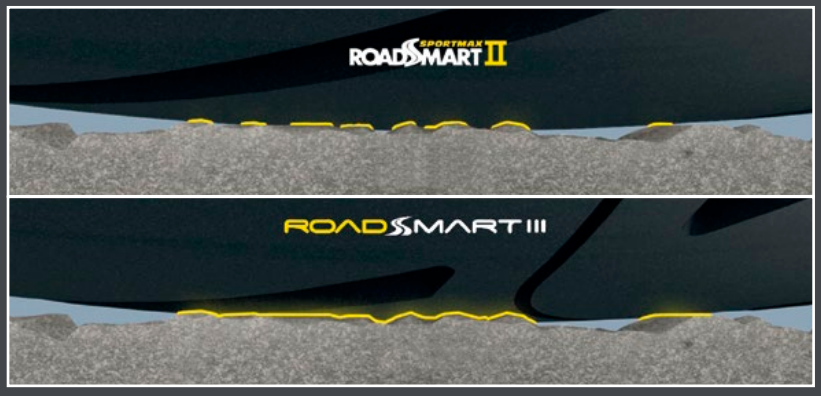
Diplomacia tecnológica

CONSEGUIR MELHORES RESULTADOS numa área sem arrasar as pretensões noutra é o desafio tecnológico que se coloca neste segmento. Conciliar a capacidade de escoamento de água com a maximização do contacto de borracha no solo em seco, ou quilometragem com aderência, não é seguramente uma tarefa fácil. Os excelentes resultados em piso molhado foram conseguidos, sobretudo, graças a um desenho das ranhuras que conduz à evacuação da água mais rapidamente e com menor esforço, garantindo assim que o pneus não descolem do asfalto pela ação da pressão exercida pela água. Já a resolução do conflito existente entre a capacidade para fazer quilómetros e a aderência em piso seco assentou na evolução tecnológica do composto utilizado na zona central do pneu. A forma como a borracha se adapta às imperfeições características do asfalto, maximizando o contacto, aumenta a aderência e, ao reduzir dessa maneira as microderrapagens, incrementa a longevidade. Importante também para o resultado final, a contribuição do novo formato da carcaça, que permite que o desgaste seja mais uniforme e que o pneu não fique inutilizado precocemente pelas rampas que se formam nas arestas das ranhuras. É também na carcaça que reside o segredo para um melhor equilíbrio na condução. O raio de curvatura do dianteiro foi diminuído lateralmente e o traseiro ampliado na zona central. Para além disso, o pneu dianteiro viu a sua carcaça de construção em fibra de aramida revista, necessitando agora de menos tempo para atingir a temperatura ideal de funcionamento e as variações entre as condições de frio e de calor. Como consequência, oferece mais segurança nos primeiros quilómetros e um desgaste menor.

Os rasgos estão desenhados de forma a oferecer interligação, potenciando um escoamento mais rápido da água

A nova carcaça proporciona um desgaste mais uniforme, contribuindo para o aumento da quilometragem





A mistura combinada de tripolímeros e composto de sílica de elevada dispersão incrementa a zona de contacto com o asfalto

SHAD

A QUALIDADE AO MELHOR PREÇO!

TOPCASE SH29

TOPCASE SH33

TOPCASE SH39

TOPCASE SH40

TOPCASE SH45

TOPCASE SH50

TOPCASE SH48

MALAS LATERAIS SH36
(APLICÁVEL APENAS COM O SUPORTE 3P SYSTEM)

Multimoto
www.multimoto.pt
facebook.com/grupomultimoto
acessorios@multimoto.pt

PUBLICIDADE

É impressionante a aderência fornecida e a segurança proporcionada por um pneu moderno em piso molhado, num asfalto mais liso que uma mesa de bilhar e coberto por uma película de água com 1 cm

outras opções, mas é um facto que nos sentimos confiantes e executamos as manobras sem estar à espera que algo de anormal aconteça.

O teste em piso molhado foi mais científico e decorreu na pista de testes dedicada a esse efeito. Num asfalto propositadamente pouco abrasivo e com uma película constante de água, foi possível ver até que ponto um pneu de estrada pode ir sem mostrar a mínima hesitação denunciadora de falta de aderência. Garanto que fiquei espantado, e só quando começamos a ultrapassar em muito o que racionalmente faríamos em estrada é que a traseira começa a descolar em aceleração. Quanto à roda dianteira, mesmo em condições dificilmente observáveis em estrada, manteve-se imperturbável e apenas por uma vez senti o ABS entrar em ação.

Apesar de não ser essa a sua vocação, rodámos também em pista. Mais do que a aderência, suficiente para que os poisa-pés rapidamente começassem a arrastar pelo asfalto, sobressaiu a progressividade quando nos aproximamos dos seus limites, permitindo dosear a intensidade da condução para o nível de segurança em que nos sentimos confortáveis. Apesar disso, as qualidades do RoadSmart III são acima de tudo estradistas. A Dunlop referiu que, nos comparativos efetuados pela Motorrad, relativamente à média do segmento, o pneu dianteiro cumpre 82% mais de quilometragem e o traseiro 19%, sendo os que oferecem mais aderência em seco. As versões anteriores continuam em catálogo, destinado aos que entendem que, pela utilização que fazem, não necessitam de tanta qualidade.

Dunlop

Roadsmart III P.V.P. recomendado

120/70 ZR17 (58W) TL	**165,92 €**
130/70 ZR17 (62W) TL	**208,58 €**
110/80 R18 (54V) TL	**158,81 €**
120/70 ZR18 (59W) TL	**175,40 €**
110/80 R19 (59V) TL	**170,66 €**
120/70 ZR19 (60W) TL	**170,66 €**
150/70 R17 (69V) TL	**194,36 €**
150/70 ZR17 (69W) TL	**196,73 €**
160/60 ZR17 (69W) TL	**208,58 €**
160/70 ZR17 (73W) TL	**213,32 €**
170/60 ZR17 (72W) TL	**227,54 €**
180/55 ZR17 (73W) TL	**234,65 €**
180/55 ZR17 (73W) TL	**222,80 €**
190/50 ZR17 (73W) TL	**239,39 €**
190/55 ZR17 (75W) TL	**244,13 €**
190/55 ZR17 (75W) TL	**234,65 €**
140/70 R18 (67V) TL	**210,95 €**
170/60 ZR18 (73W) TL	**234,65 €**

Não sendo um pneu desportivo, a sua progressividade em curva permite que exploremos sem receios as suas capacidades, oferecendo momentos de grande diversão

TOMTOM

RIDER 410

GREAT RIDES EDITION

VAI OUSAR?

Para comemorar o nosso 10.º aniversário, o novo TomTom Rider 410 vem com mapas do mundo e cem dos percursos mais emocionantes do mundo pré-instalados. Quer prefira curvas apertadas, subidas inclinadas ou picos de cortar a respiração, o TomTom Rider vai ajudá-lo a encontrá-los. Agora é consigo. Vai ousar?

SHOPPING

Acessórios e equipamento

Capacete AGV Corsa

Este capacete combina na perfeição a performance desportiva do Pista GP com as caraterísticas de um capacete de estrada. A calota é fabricada em fibra de vidro e conta com condutas na estrutura EPS para reduzir o peso do capacete sem comprometer a segurança. Disponível nos tamanhos XS a XXL.

Informações: Moto Ponto
Telefone: 210 999 390

PVP: 729,00 €

Relógio Corsa Café Racer

A CT Scuderia apresenta o modelo Corsa Café Racer CS20119, inspirado nos passeios de moto rápidos e de curta distância entre cafés do início da década de 60. Conta com uma vasta coleção de braceletes alternativas em couro e borracha, permitindo-lhe personalizar o relógio.

Informações: CT Scuderia
Website: www.ctscuderia.com

PVP: 1.250,00 €

Casaco Spidi Evorider Tex

Equipamento de baixo peso, ideal para quem procura um casaco confortável que garante a máxima segurança em qualquer situação graças à tecnologia Biomechanic da Spidi. Inclui proteções nos ombros e cotovelos. Disponível nos tamanhos S a 3XL em 4 combinações de cores.

Informações: Fonseca Motas
Telefone: fonsecamotas@sapo.pt

PVP: 179,90 €

Fato Bering Supra-R

O Supra-R é fabricado em pele, neoprene, safetech, shield tex e material elástico, de forma proporcionar o máximo conforto, agilidade e capacidade de respiração. Inclui proteções homologadas nos ombros, cotovelos, joelhos e ancas.

Informações: Salgados Moto
Telefone: 214 691 484

PVP: 779,82 €

Capacete Scorpion Belfast Citurban

Este novo modelo caracteriza-se pela sua leveza, suavidade do forro (removível e lavável) e a viseira escura retrátil que proporciona uma condução tranquila e confortável, sem nunca comprometer a segurança. Com um design simultaneamente moderno e clássico, o Belfast Citurban é ideal para condutores de scooters, motos custom e até café racers.

Informações: Multimoto
Telefone: 256 000 200

PVP: 189,91 €

Um dos maiores prazeres da vida

Alimentado por Exide

Exide Motos & desportos motorizados

Exide fabrica baterias de moto confiáveis e de elevado desempenho para uma experiência de condução perfeita. Os materiais utilizados na produção são os mais avançados de forma a proporcionar mais potência e vida útil. Um desine moderno e informação clara ao alcance de um olhar para mais fácilmente selecionar a bateria correcta. Faça-se à estrada com confiança, sabendo que os seus equipamentos são alimentados pela Exide.

Vantagens Exide – mais que baterias

Informação em movimento
Acesso rápido a informações sobre o produto, conselhos, manutenção e informação sobre tipos de moto.
www.exide.info/motorbike

Fabricante equipamento original
Qualidade, caracteristicas e desempenho igual ao equipamento original.

Motor de busca app
Saber qual a bateria para o seu veículo de imediato.

Carregadores & Eq. teste
Ferramentas especialmente concebidas para uso doméstico e oficinas

Baterias originais GEL
As baterias mais evoluidas produzidas na Europa

EXIDE BATTERIES

CONSENSUAL MOTAS Lda.
by Alcantara Garage

MOTOS NOVAS

APRILIA SCARABEO 500	5.180€
APRILIA SR MAX 300	4.699€
APRILIA SCARABEO 100	1.930€
APRILIA SPORTCITY ONE 125	2.200€
APRILIA ATLANTIC 125S	2.850€
GENERIC ZION 125	2.499€
GENERIC ONYX 50	1.450€
KREIDLER GALACTICA DD125	1.500€
KREIDLER FLORY CLASSIC 50	1.300€
ZMS SPORT STAR 125	1.995€
VORTEX TWA (ELÉCTRICA)	850€
VORTEX SBR (ELÉCTRICA)	830€

MOTAS USADAS

COMPRAMOS A SUA MOTO USADA

BMW F800GS	03/2013	10.750€
YAMAHA XT660R	06/2010	5.150€
SUZUKI BANDIT 650	08/2005	3.300€
HONDA NC700X ABS	05/2013	6.250€
HONDA NC700X ABS	03/2012	5.850€
PIAGGIO FLY 125	05/2011	1.700€

Aos valores apresentados
acresce despesas de documentação

Durante o mês de Maio
ao efectuar a revisão à sua mota na
Consensual Motas a mão de obra é oferta!

Parceria motos e acessórios

Cetelem

Alpinestars · SHOEI · SHARK · OXFORD

GIVI · KAPPA · cms · NAU · ARAI · Eni

CONSENSUAL MOTAS Lda.
by Alcantara Garage

Calçada da Tapada nº69 A/B
1300-546 Lisboa

Tel: 211 376 397
Telm: 91 762 46 72 | 91 203 06 11

www.consensualmotas.pt

MERCADO

Preços e principais características das motos e moto 4 novas à venda em Portugal

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
ADLY							
Lusomotos, Veículos e Acessórios, Lda							
Telf.: 231510860 Email.: geral@lusomotos.com							
GTA 125 B	124	4	1	-	Aut.	102	1.805
GTA 125 D	124	4	1	-	Aut.	102	1.965
Noble 125	124	4	1	-	Aut.	77	1.655
AEON							
Multimoto Motor Portugal, S.A.							
Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
Elite 125	124	4	1	14	Aut.	-	2.998
Urban 125	124	4	1	14	Aut.	168	2.987
Elite 350i	313	4	1	22	Aut.	172	3.904
Urban 350i	313	4	1	22	Aut.	177	3.894
AJP							
AJP Motos, LDA							
Telf.: 255 815 122 Email.: ajp.motos@mail.telepac.pt							
PR3 125 EN	124	4	1	12.6	5	99	2.895
PR3 125 EN Pro	124	4	1	12.6	5	99	3.165
PR3 125 SM	124	4	1	12.6	5	99	2.945
PR3 125 SM Pro	124	4	1	12.6	5	99	3.215
PR4 125 EN Pro	124	4	1	12.6	5	105	3.545
PR4 125 SM	124	4	1	12.6	5	105	3.345
PR4 125 SM Pro	124	4	1	12.6	5	105	3.595
PR3 240 EN	233	4	1	20	5	99	3.300
PR3 240 EN Pro	233	4	1	20	5	99	3.570
PR3 240 SM	233	4	1	20	5	99	3.350
PR3 240 SM Pro	233	4	1	20	5	99	3.620
PR4 240 EN Pro	233	4	1	20	5	105	3.950
PR4 240 Extreme	233	4	1	20	5	105	4.650
PR4 240 SM	233	4	1	20	5	105	3.750
PR4 240 SM Pro	233	4	1	20	5	105	4.000
PR5 250 Extreme	249	4	1	27.5	6	115	5.850
PR5 250 SM	249	4	1	27.5	6	105	4.990
PR4 125 EN	124	4	1	12.6	5	105	3.295
PR3 240 MX	233	4	1	20	5	89	2.890
PR3 240 MX PRO	233	4	1	20	5	89	3.170
PR4 240 EN	233	4	1	20	5	105	3.850
PR5 250 EN	249	4	1	27.5	6	105	4.990
APRILIA							
Officina Moto							
Telf.: 219609110 Email.: geral@piaggio.pt							
RS4 50	49	2	1	-	6	-	4.699
RS4 50 Réplica	49	2	1	-	6	-	4.828
RX 50	49	2	1	-	6	-	3.500
SR 50 R	49	2	1	-	Aut.	-	2.790
SR Motard 50	49	2	1	-	Aut.	-	2.410
SX 50	49	2	1	-	6	-	3.389
SR Motard 125	124	4	1	-	Aut.	-	2.599
RS4 125	125	4	1	-	6	-	5.597
RS4 125 Replica	125	4	1	-	6	-	5.689
SR Max 125	125	4	1	15	Aut.	-	5.085
SR Max 300	278	4	1	22	Aut.	-	5.433
Dorsoduro 750 ABS	749	4	2	92	6	-	11.728
Shiver 750 ABS	750	4	2	95	6	-	10.184
Mana 850 GT ABS	839	4	2	76	6	-	13.357
SRV 850 ABS	839	4	2	76	Aut.	-	12.791
RSV4 Race Pack	999	4	4	201	6	180	20.722
RSV4 RF	999	4	4	201	6	180	22.551
RSV4 RR	999	4	4	201	6	180	18.375
Tuono V4 Factory	1077	4	4	175	6	184	18.259
Tuono V4 RR	1077	4	4	175	6	184	16.383
Caponord 1200 ABS	1197	4	2	125	6	-	14.710
Caponord 1200 Rally	1197	4	2	125	6	-	17.945
Caponord 1200 Tr. Pack	1197	4	2	125	6	-	16.863
Dorsoduro 1200 ABS	1197	4	2	130	6	-	13.898
BENELLI							
Multimoto Motor Portugal, S.A.							
Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
49 X	49	2	1	3	Aut.	96	1.585
Pepe 50 2T	49	2	1	-	Aut.	92	1.295
Pepe 50 4T	50	4	1	-	Aut.	98	1.385
Macis 125	124	4	1	12	Aut.	130	1.995
Caffé Nero 250Fi	249	4	1	20	Aut.	150	2.990
BN 302	300	4	2	37.5	6	196	3.998
BN 600	600	4	4	80	6	220	6.990
BN 600 GT	600	4	4	83	6	243	7.880
BETA							
Moto Espinha, Lda							
Telf.: 253533227 Email.: motoespinha@sapo.pt							
Ark A/C	49	2	1	-	Aut.	88	2.695
Ark L/C	49	2	1	-	Aut.	88	2.745
Minicross R10	49	2	1	-	1	37,5	1.630
Minicross R12	49	2	1	-	1	46	1.780
SPM 50 STD	50	-	1	-	-	-	3.250
SPM 50 Track	50	-	1	-	-	-	3.510
EVO minitrial	72	4	1	-	1	44	1.990
EVO 80	79	2	1	-	6	66	4.020
EVO 80 Junior	80	2	1	-	6	60	3.600
ALP 125	124	4	1	-	5	98	4.360
EVO 125	124	2	1	-	6	66	6.175
Urban 125	124	4	1	-	5	101	4.150
Urban 125 Special	124	4	1	-	5	101	4.350
Minicross R125	125	4	1	-	4	64,5	2.135
SPM 125	125	4	1	-	-	-	3.920
WR 125 LC	125	-	1	-	-	-	5.300
EVO 200	194	2	1	-	6	67	6.175
ALP 200	199	4	1	-	5	108	5.510
Urban 200	199	4	1	-	5	110	4.970
EVO 250	249	2	1	-	6	67	6.560
EVO 250	249	4	1	-	5	72	7.930
EVO 290	296	2	1	-	6	67	6.710
EVO 300	297	4	1	-	5	72	8.115
ALP 4.0	349	4	1	-	6	133	6.090
M4	349	4	1	-	6	133	6.200
SPM 450	450	-	1	-	-	-	9.150
RR En. 50 Factory	49	2	1	-	6	85	4.120
RR Enduro 50	49	1	1	-	6	85	3.630
RR Enduro 50 STD	49	2	1	-	6	85	3.290
RR Enduro 125	124	4	1	-	5	103	3.890
RR Enduro 125 LC	124	4	1	-	6	102	5.300
RR En. Racing 300	293	2	1	-	6	104	8.290
RR En. Racing 350	349	4	1	-	6	105	8.990
RR Enduro 400 4T	398	4	1	-	6	117	9.150
RR Enduro 498	497	4	1	-	6	114	9.450
BMW							
BMW Portugal, LDA							
Telf.: 214 873 000 Email.: geral@bmw.pt							
C evolution	-	-	-	-	Aut.	265	15.466
C600 Sport	647	4	2	60	Aut.	249	11.240
C650 GT	647	4	2	60	Aut.	261	11.740
G 650 GS	652	4	1	48	6	192	7.940
F 700 GS	798	4	2	75	6	209	9.453
F 800 GS	798	4	2	85	6	-	11.453
F 800 GS Adventure	798	4	2	85	6	229	12.703
F 800 GT	798	4	2	90	6	213	11.253
F 800 R	798	4	2	90	6	202	9.453
S 1000 RR	999	4	4	198	6	204	17.953
S 1000 XR	999	4	4	160	6	228	16.603
S1000 R	999	4	4	160	6	207	13.253
R 1200 GS	1170	4	2	125	6	238	16.303
R 1200 GS Adventure	1170	4	2	125	6	260	17.553
R 1200 R	1170	4	2	125	6	231	13.953
R 1200 RS	1170	4	2	125	6	236	14.553
R 1200 RT	1170	4	2	125	6	274	18.253
R nineT	1170	4	2	110	6	222	16.003
K 1300 R	1293	4	4	175	6	217	16.203
K 1300 S	1293	4	4	175	6	228	17.753
K1600 GT	1649	4	6	160	6	319	22.303
K1600 GTL	1649	4	6	160	6	348	24.403
K1600 GTL Excl.	1649	4	6	160	6	360	31.203
CPI							
Lusomotos, Veículos e Acessórios, LDA							
Telf.: 231 510 860 Email.: geral@lusomotos.com							
Aragon Club	-	-	-	-	-	-	1.590
Oliver City	-	-	-	-	-	-	1.143
Aragon	49	2	1	3.2	Aut.	90	1.519
Aragon GP	49	2	1	3.8	Aut.	90	1.692
SM	49	2	1	3	6	90	2.770
SM X	49	2	1	3	6	90	2.820
SX	49	2	1	3	6	92	2.719
GTR 50	50	2	1	-	-	112	2.561
DAELIM							
Desmotron S.L.							
Telf.: Email.: daelim@daelim.es							
Daystar 125Z Plus	124	4	1	12.8	5	160	2.524
Roadwin 125 F.I.	124	4	1	14.2	5	132	2.349
Roadwin 125 R F.I.	124	4	1	14.8	5	150	2.849
S1 125 F.I.	124	4	1	11.5	Aut.	123	2.249
S2 125 F.I.	124	4	1	11.1	Aut.	141	2.499
S3 125 Fi	124	4	1	14	Aut.	159	3.049
S3 125 Touring	124	4	1	14	Aut.	159	3.199
Aroma 125	125	4	1	8.3	Aut.	106	1.749
B-Bone 125	125	4	1	11.5	Aut.	130	2.349
Dart NC125	125	4	1	-	Aut.	106	1.849
Steezer 125	125	4	1	12.5	Aut.	130	3.055
Steezer 125 S	125	4	1	12.5	Aut.	130	3.155
Daystar VL250	247	4	1	23	5	165	3.499
Roadwin 250 R Fi	247	4	1	23	5	161	3.199
S3 250 Advance	247	4	1	25	Aut.	167	3.895
DERBI							
Conceição Machado, LDA							
Telf.: 219609110 Email.: geral@piaggio.pt							
Senda Racing 50 SM	50	2	1	-	6	-	3.389
Senda X-Treme 50 SM	50	2	1	-	6	-	3.054
Senda X-Treme R	50	2	1	-	6	-	3.054
Cross City	124	4	1	-	5	110	2.649
Cross City 125	124	4	1	-	5	110	2.649
DRD 125 SM	124	4	1	-	6	120	4.633
GPR 125	125	4	1	-	-	-	4.678
Mulhacen 125	125	4	1	15	5	110	4.259
DUCATI SCRAMBLER							
Desmotron S.L.							
Telf.: Email.: ducati@desmot.com							
Sixty2	399	4	2	41	6	183	7.799
Classic	803	4	2	75	6	192	10.449
Flat Track Pro	803	4	2	75	6	186	11.299
Full Throttle	803	4	2	75	6	186	10.449
Icon R	803	4	2	75	6	186	8.899
Icon Y	803	4	2	75	6	186	8.999
Urban Enduro	803	4	2	75	6	192	10.449
DUCATI							
Desmotron S.L.							
Telf.: +34961539 Email.: ducati@desmot.com							
Monster 821 Dark	821	4	2	112	6	205	10.999
Monster 821 Red	821	4	2	112	6	205	11.499
Monster 821 Red Stripe	821	4	2	112	6	205	12.099
Monster 821 White	821	4	2	112	6	205	11.679
Hypermotard 939 Red	937	4	2	113	6	204	12.549
Hypermotard 939 SP	937	4	2	113	6	201	15.399
Hypermotard 939 White	937	4	2	113	6	204	12.749
Hyperstrada 939	937	4	2	113	6	210	13.499
959 Panigale Red	955	4	2	157	6	200	16.099
959 Panigale White	955	4	2	157	6	200	16.249
Diavel Carbon	1198	4	2	162	6	207	21.399
Diavel Dark	1198	4	2	162	6	239	17.999
Monster 1200 R Black	1198	4	2	160	6	207	19.099
Monster 1200 R Red	1198	4	2	160	6	207	18.899
Monster 1200 Red	1198	4	2	135	6	209	13.699
Monster 1200 S Red	1198	4	2	145	6	209	16.699
Monster 1200 S White	1198	4	2	145	6	209	16.899
Multistrada 1200	1198	4	2	160	6	232	17.299
Multistrada 1200 S D-Air	1198	4	2	160	6	236	20.549
Multistrada 1200 S End. G/W	1198	4	2	160	6	254	21.249
Multistrada 1200 S End. Red	1198	4	2	160	6	254	20.999
Multistrada 1200 S P. Peak	1198	4	2	160	6	231	23.899
Multistrada 1200 S Red	1198	4	2	160	6	235	19.849
Multistrada 1200 S White	1198	4	2	160	6	235	20.049
Panigale R	1198	4	2	205	6	184	30.299
X-Diavel	1262	4	2	156	6	247	18.999
X-Diavel S	1262	4	2	156	6	247	21.849
1299 Panigale	1285	4	2	205	6	190	21.699
1299 Panigale S	1285	4	2	205	6	190	26.899
GAMAX							
Luzeiro							
Telf.: 214398630 Email.: luzeiro@luzeiro.com.pt							
Spillo	49	4	1	-	Aut.	-	845
GOVECS							
Prio.e							
Telf.: 234390010 Email.: info@prioe.com							
GO! S1.4	50	-	-	4	Aut.	100	5.119
GO! S2.4	50	-	-	4	Aut.	115	5.890
T1.4	50	-	-	4	Aut.	100	5.789
T2.4	50	-	-	4	Aut.	120	6.689
GO! 2.4+	125	-	-	5	Aut.	115	6.399
GO! S3.4	125	-	-	8	Aut.	120	6.990
T2.4+	125	-	-	5	Aut.	120	6.990
T3.4	125	-	-	8	Aut.	125	7.629
GUEWER							
Jovimoto							
Telf.: 231419640 Email.: geral@jovimoto.pt							
ZWD 2000	-	-	-	-	-	125	1.545
ZWD 406	-	-	-	-	-	90	1.475
ZWD 503	-	-	-	-	-	130	4.375
ZWD 505	-	-	-	-	-	119	1.575
HANWAY							
Desmotron S.L.							
Telf.: Email.:							
Raw 50 Café	49	4	1	-	4	96	1.299
X-Ray 50	49	2	1	4.7	5	105	2.369
Tourer 50	50	4	1	3	Aut.	103	1.549
Raw 125 Café	124	4	1	-	5	104	1.849
Raw 125 Café Racer	124	4	1	-	5	104	2.049

WD-40 com a SCVouga

A Sociedade Comercial do Vouga fechou um acordo com a WD-40 para a distribuição da gama Specialist Motorbike. Esta nova gama surge da procura crescente de produtos para a manutenção e cuidado das motos e é constituída por sete produtos, desde lubrificante de correntes, passando pela limpeza dos travões e terminando num produto de limpeza total. Estes produtos apresentam fórmulas únicas, totalmente compatíveis com os diversos materiais e componentes da moto. Informações. SCVouga, tel. 234 601 500.

O seu especialista em baterias!

O novo portal www.baterias-online.pt dirige-se aos profissionais e particulares do setor dos motociclos e consiste num site dedicado exclusivamente ao comércio de baterias. Depois de analisar a vasta seleção, pode realizar a sua encomenda online com entrega garantida entre 24 a 48 horas para qualquer morada em solo nacional. Para mais esclarecimentos, pode contactar a empresa através do número de telefone 211 927 482.

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
X-Ray 125	124	4	1	8.8	5	104	2.449
Tourer 125	125	4	1	9.2	Aut.	122	1.749
HARLEY-DAVIDSON							
Harley-Davidson Espanha Telf.: Email.:							
Sportster Iron 883	883	4	2	53	5	251	9.000
Sportster 883 R	883	4	2	53	5	251	9.450
Sportster SuperLow	883	4	2	53	5	-	9.600
Night Rod Special	1130	4	2	120	5	287	17.900
Sportster 72	1202	4	2	-	5	253	12.050
XL 1200 Forty Eight	1202	4	2	-	5	260	11.900
XL1200 Sportster Cus.	1202	4	2	-	5	260	11.900
V-Rod Muscle	1246	4	2	115	5	292	18.900
Dyna Fat Bob	1584	4	2	68	6	305	16.990
Dyna S. G. Cus.	1584	4	2	68	5	290	15.900
Dyna Street Bob	1584	4	2	68	5	290	14.300
Dyna Wide Glide	1584	4	2	68	5	-	16.600
Road King Classic	1584	4	2	71	6	332	23.750
Softail Heritage Cl.	1584	4	2	64	6	326	22.400
Street Glide	1584	4	2	-	6	332	24.900
Softail Slim	1688	4	2	-	6	318	19.800
Electra G. U. Class.	1690	4	2	-	6	413	28.100
Electra G. U. Ltd.	1690	4	2	-	6	413	29.300
Softail Breakout	1690	4	2	74	6	322	21.250
Softail Deluxe	1690	4	2	-	6	330	21.250
Softail Fatboy	1690	4	2	-	6	330	21.600
Softail Fatboy Sp.	1690	4	2	78	6	332	21.900
Tri Glide Ultra Classic	1690	4	2	86	6	560	37.250
Dyna Switchback	1691	4	2	-	6	330	17.990
CVO E. G. Ult. Limited	1801	4	2	96	6	429	41.000
CVO Road King	1801	4	2	99	6	378	31.750
CVO Breakout	1802	4	2	91	6	330	30.500
CVO Softail Deluxe	1802	4	2	89	6	355	31.000
HONDA							
Honda Portugal, SA Telf.: 219 155 300 Email.: hondamotor.portugal@honda-eu.com							
NSC 50 R	49	4	1	4	Aut.	105	2.200
NSC50 Vision 16"	49	4	1	3	Aut.	100	1.990
NSC110 Vision 16"	108	4	1	8.3	Aut.	-	2.050
AFS 110 Wave	109	4	1	8	4	99	1.899
CBF 125	124	4	1	11	5	128	2.649
MSX 125	124	4	1	9.8	4	101	3.150
PCX 125	124	4	1	11.1	Aut.	124	2.750
SH 125 Mode	124	4	1	11	Aut.	116	2.690
CBR 125 R	125	4	1	13	6	137	3.600
SH 125i AD	125	4	1	13	Aut.	127	3.349
SH 125i D	125	4	1	13.5	Aut.	127	3.049
XL 125 Varadero	125	4	2	14.2	5	169	5.650
PCX 150	150	4	1	13	Aut.	130	2.950
CRF 250 L	250	4	1	-	6	144	4.650
CRF 250 M	250	4	1	23	6	145	4.850
Forza 300	279	4	1	24	Aut.	192	5.050
Forza 300 ABS	279	4	1	24	Aut.	-	5.450
SH 300i	279	4	1	27	Aut.	167	4.850
SH 300i ABS	279	4	1	27	Aut.	161	5.250
CBR 300 R ABS	286	4	1	30	6	161	4.950
CB 500 F	471	4	2	48	6	190	5.350
CB 500 FA	471	4	2	48	6	192	5.799
CB 500 X ABS	471	4	2	48	6	195	6.300
CBR 500 R ABS	471	4	2	48	6	194	6.350
SW-T 600 ABS	582	4	2	51	Aut.	247	8.700
CBR 600 RR	600	4	4	118	6	186	11.350
CBR 600 RR ABS	600	4	4	118	6	196	12.350
CB 650 F	649	4	4	87	6	206	6.999
CB 650 F ABS	649	4	4	87	6	206	7.400
CBR 650 FA	649	4	4	87	6	211	8.699
CTX 700 D	669	4	2	48	Aut.	234	9.100
CTX 700 N	670	4	2	48	6	227	8.100
NC 700 SD	670	4	2	48	6	227	7.450
NC 700 XD	670	4	2	48	6	218	7.900
NT 700 VA Deauville	680	4	2	64.7	5	236	11.000
Integra 750	745	4	2	54	6	237	8.990
NC 750 J Vultus	745	4	2	54	6	245	11.300
NC 750 S ABS	745	4	2	54	6	219	6.750
NC 750 SD	745	4	2	54	6	219	7.550
NC 750 X ABS	745	4	2	54	6	219	7.100
NC 750 XD	745	4	2	54	6	229	8.000
VT 750 C2B Black Spirit	745	4	2	45	5	251	8.700
VT 750 CS Shadow	745	4	2	45	5	238	9.300
VFR800X Crossrunner	782	4	4	105	6	242	12.300
CB 1000 R	998	4	4	123	6	-	11.800
CB 1000 RA	998	4	4	123	6	-	12.500
CBR 1000 RR	998	4	4	178	6	201	14.800
CBR 1000 RR ABS	998	4	4	178	6	212	15.900
CBR 1000 RR Repsol	998	4	4	178	6	200	15.200
CBR 1000 RR Rep. ABS	998	4	4	178	6	211	16.300
CBR 1000 RR SP	998	4	4	178	6	200	17.600
CBR 1000 RR SP ABS	998	4	4	178	6	211	18.600
CBR 1000 RR SP Rep. ABS	998	4	4	178	6	211	19.000
CBR 1000 RR SP Rep.	998	4	4	178	6	200	18.000
CB 1100 A	1140	4	4	89	6	248	11.600
CB 1100 S ABS	1140	4	4	89	6	260	12.500
Crosstourer	1237	4	4	127	6	275	14.500
Crosstourer DCT	1237	4	4	127	6	285	15.500
VFR 1200 F	1237	4	4	170	6	267	16.100
VFR 1200 FD	1237	4	4	170	Aut.	-	17.300
CTX 1300	1261	4	4	78	5	332	17.500
Pan European ABS	1261	4	4	124	5	287	20.700
GL 1800 A Goldwing Dlx.	1832	4	6	116.6	5+M	381	33.300
GL 1800 F6B Bagger	1832	4	6	117	6	385	24.300
GL 1800 F6C	1832	4	6	114	5	341	21.500
GL 1800A Goldwing	1832	4	6	117	5+M	-	30.000
GL 1800A Goldwing E.E.	1832	4	6	117	5+M	413	33.800
CRF 250 R	249	4	1	37	5	101	8.050
CRF 250 X	249	4	1	29	5	106	7.800
CRF 450 R	449	4	1	51.6	5	103	8.700
CRF 450 X	449	4	1	48.5	5	115	8.400
HUSQVARNA							
Jetmar Telf.: 218260655 Email.: geral@jetmar.pt							
701 Supermoto	690	4	1	66	6	-	10.580
TC85 17/14	84	2	1	-	6	68	5.759
TC85 19/16	84	2	1	-	6	69	5.759
TC 125	124	2	1	-	6	92	7.887
TE 125	124	2	1	-	6	96	7.921
FC 250	249	4	1	-	5	104	8.846
FE 250	249	4	1	-	6	107	10.048
TC 250	249	2	1	-	5	98	8.719
TE 250	249	2	1	-	6	104	8.717
TE 300	293	2	1	-	6	104	9.709
FC 350	349	4	1	-	5	106	9.417
FE 350	349	4	1	-	6	112	10.256
FC 450	449	4	1	-	5	108	9.693
FE 450	449	4	1	-	6	113	10.468
FS 450	449	4	1	-	-	110	10.548
FE 501	510	4	1	-	6	113	10.959
701 Enduro	690	4	1	66	6	-	10.418
HYOSUNG							
Desmotron S.L. Telf.: Email.: hyosung@hyosung.com.es							
GT 125 Comet	124	4	2	14.8	5	150	2.899
GT 125 R Comet Pro	124	4	2	14.8	5	166	3.569
GV 125 Aquila	124	4	2	14	5	157	2.899
GD250 R	249	4	1	28	6	-	3.699
GD250N Exiv	249	4	1	28	6	143	3.499
GT 250 Ri Comet Pro	249	4	2	29.2	5	171	3.999
GV 250 Aquila	249	4	2	25.8	5	167	3.499
GT 650Ri Comet	647	4	2	81.5	6	208	4.999
GT 650Ri Comet Pro	647	4	2	81.5	6	208	5.099
GV 650i Aquila Pro	647	4	2	80.3	5	218	5.749
GT 650i Comet	657	4	2	81	6	-	4.799
ST7	678	4	2	62.5	5	229	6.199
ST7 Pro	678	4	2	62.5	5	229	6.499
RT 125 Karion	124	4	1	14.4	5	125	2.449
IMOTO							
Sociedade Comercial do Vouga, LDA Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net							
Dragon II 125	124	4	1	-	5	153	1.973
Felis 125	124	4	1	-	Aut.	110	1.493
Lepus	124	4	1	-	5	123	1.498
Strada	125	4	1	-	5	133	2.106
Tiger 125 SM	125	4	1	-	5	133	2.106
INDIAN							
Luzeiro Telf.: 214398630 Email.: stand@luzeiro.com.pt							
Scout	1130	4	2	-	6	253	12.990
Chief Classic	1811	4	2	-	6	370	24.795
Chief Vintage	1811	4	2	-	6	379	26.799
Chieftain	1811	4	2	-	6	421	27.599
Roadmaster	1811	4	2	-	6	421	29.490
KAWASAKI							
Multimoto Motor Portugal, S.A. Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
J125	125	4	1	14	Aut.	182	4.395
J125 ABS	125	4	1	14	Aut.	184	4.845
J125 S.E	125	4	1	14	Aut.	184	4.595
J125 S.E ABS	125	4	1	14	Aut.	184	4.980
KLX 125	125	4	1	10	5	113	3.490

OFFICINA MOTO
LISBOA
CONCESSIONÁRIO OFICIAL

aprilia
MOTO GUZZI
PIAGGIO®
vespa®

FORCEFIELD BODY ARMOUR
Arai HELMET
BELL
SHOEI PREMIUM HELMETS
SCHUBERTH
RED WING SHOES
REV'IT!
SPIDI ON TRACK
ROD ROOTS OF DENIM
cardo
BÖKEN ride with style
TCX FOCUS ON BOOTS
Kriega® com.pl
HEDON
ROLAND SANDS DESIGN
motogadget

OFFICINA MOTO
Rua Fernando Palha nº29 C LISBOA 1950-130
TELEFONE: 211 370 209
SITE: www.officinamoto.pt
EMAIL: geral@officinamoto.pt

PVP	7.990,00€
Prazo	48 Meses
Entrada	0,00€
Prestação	166,46€
Comissão de Abertura de Contrato	100,00€
Comissão de Cobrança	3,00€/mês
Valor Financiado	7.990,00€

TAEG - 2,2% / TAN - 0,00%

MTIC* - 8.346,99€

* Montante Total Imputado ao Consumidor

Contrato crédito automóvel, Kawasaki Z800 e-version, Acresce valor de Reconhecimento e Envio de Declaração de Venda a favor do cliente de 41,00€, e de cobrança de 3€ por prestação. Condições válidas até 31 de Maio de 2016, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer.

OFERTA EQUIPAMENTO NO VALOR DE 565,99€

- Blusão Alpinestars Gunner Waterproof
- Luvas Alpinestars SMX-2 Air Carbon
- Capacete Scorpion Exo 510 SCALE

As ofertas Alpinestars e Scorpion Exo apresentadas são válidas para os modelos Z800 e Z800 e-version. Versões Performance e Sugomi não são abrangidas por esta campanha.

Kawasaki

MERCADO

Preços e principais características das motos e moto 4 novas à venda em Portugal

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
D-Tracker 150	150	4	1	-	5	113	3.390
KLX 250	249	4	1	22	6	138	4.995
Ninja 250 SL	249	4	4	28	6	151	4.760
Ninja 250 SL ABS	249	4	4	28	6	152	5.270
Ninja 250 SL KRT	249	4	4	28	6	151	4.890
Ninja 250 SL KRT ABS	249	4	4	28	6	152	5.400
Z 250 SL	249	4	1	28	6	148	4.190
Z 250 SL ABS	249	4	1	28	6	150	4.780
Ninja 300	296	4	2	39	6	172	5.460
Ninja 300 Aniv	296	4	2	39	6	172	5.580
Ninja 300 ABS	296	4	2	39	6	174	5.920
Ninja 300 Aniv ABS	296	4	2	39	6	174	6.180
Z 300	296	4	2	39	6	168	4.970
Z 300 ABS	296	4	2	39	6	170	5.395
J 300	299	4	1	28	Aut.	191	4.995
J 300 ABS	299	4	1	28	Aut.	191	5.495
J 300 ABS S.E.	299	4	1	28	Aut.	191	5.680
J 300 S.E.	299	4	1	28	Aut.	191	5.195
Ninja ZX-6R	599	4	4	131	6	191	11.895
Ninja ZX-6R 636	636	4	4	131	6	192	12.150
Ninja ZX-6R 636 ABS	636	4	4	131	6	194	13.475
Ninja ZX-6R 636 ABS Aniv	636	4	4	131	6	194	13.825
Ninja ZX-6R 636 Aniv	636	4	4	131	6	192	12.340
Ninja ZX-6R 636 KRT	636	4	4	131	6	194	13.785
Ninja ZX-6R 636 KRT	636	4	4	131	6	194	12.300
ER-6f	649	4	2	72	6	209	6.990
ER-6f ABS	649	4	2	72	6	211	7.690
ER-6n	649	4	2	72	6	204	5.990
ER-6n ABS	649	4	2	72	6	206	6.590
Versys 650	649	4	2	69	6	214	8.190
Versys 650 ABS	649	4	2	69	6	181	8.990
Vulcan S	649	4	2	61	6	225	7.350
Vulcan S ABS	649	4	2	61	6	228	7.790
Vulcan S ABS S.E	649	4	2	61	6	228	8.090
Vulcan S S.E	649	4	2	61	6	225	7.650
W 800	773	4	2	48	5	217	8.950
W 800 Special Ed.	773	4	2	48	5	217	9.150
Z 800 ABS Sugomi	806	4	4	113	6	231	10.185
Z 800 Sugomi	806	4	4	113	6	229	9.290
Z800	806	4	4	113	6	229	8.990
Z800 ABS	806	4	4	113	6	231	9.885
Z800e	806	4	4	113	6	229	7.990
Z800e ABS	806	4	4	113	6	231	8.960
VN 900 Classic S.E.	903	4	2	48	5	282	9.575
VN 900 Custom	903	4	2	48	5	253	9.555
Vulcan 900 Classic	903	4	2	48	5	282	8.990
Ninja H2	998	4	4	200	6	238	27.990
Ninja H2R	998	4	4	310	6	216	59.990
Ninja ZX-10 R ABS	998	4	4	200	6	198	18.490
Ninja ZX-10R KRT	998	4	4	200	6	201	18.680
Ninja ZX-10R Winter Test	998	4	4	200	6	198	19.450
Versys 1000 ABS	1043	4	4	120	6	250	13.385
Z 1000 ABS	1043	4	4	142	6	220	12.995
Z 1000 ABS Sugomi	1043	4	4	142	6	221	13.995
Z 1000 SX ABS	1043	4	4	142	6	231	13.885
GTR 1400 ABS	1352	4	4	155	6	305	17.980
ZZ-R 1400 ABS	1441	4	4	210	6	268	16.690
VN 1700 Nomad ABS	1700	4	2	73	6	382	17.350
VN 1700 Voyager ABS	1700	4	4	73	6	406	20.980
KX 65	64	2	1	-	6	60	3.645
KX 85 Roda Grande	84	2	1	-	6	75	4.950
KX 85 Roda Pequena	84	2	1	-	6	75	4.695
KLX 110	112	4	1	7.3	4	76	2.978
KX 250 F Enduro	249	4	1	-	5	106	8.970
KX 250F	249	4	1	-	5	106	8.295
KLX 450 R	449	4	1	56.4	5	100	8.545
KX 450 F	449	4	1	-	5	112	8.995
KEEWAY							
Multimoto Motor Portugal, S.A. Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
Hurricane 50	48	2	1	2.27	Aut.	81	1.070
Agora 50	49	2	1	3.35	Aut.	84	1.270
Agora 50 4T	49	4	1	4	Aut.	85	1.340
F-ACT Evo	49	2	1	3.52	Aut.	99	1.470
RY6 50	49	2	1	3.5	Aut.	92	1.275
RY6 50 EXT	49	2	1	3.3	Aut.	98	1.395
Zahara 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	1.340
Logik 125	124	4	1	-	Aut.	130	2.180
RKS 125	124	4	1	11.2	5	117	1.880
RKV 125	124	4	1	11	5	120	2.140
Silverblade 125 EFi	124	4	1	12.5	Aut.	172	2.690
Strike 125	124	4	1	-	5	124	1.395
Strike 125 Cargo	124	4	1	-	5	-	1.570
Superlight 125	124	4	1	9.4	5	145	2.195
Superlight 125 EL	124	4	1	9.4	5	139	2.070
Target 125	124	4	1	9	Aut.	99	1.295
TX 125 Enduro	124	4	1	11	5	146	2.195
TX 125 Supermoto	124	4	1	11.5	5	139	2.195

AlegriaRide - Rent a Scooter

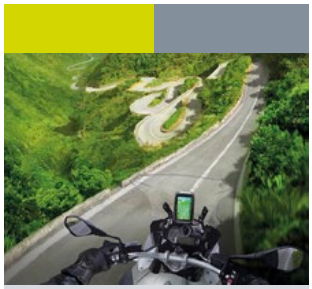
Dois anos depois de dar os seus primeiros passos em Lisboa, a AlegriaRide, um serviço de aluguer de scooters, conta já com presença no Funchal e com uma nova estação prestes a abrir no Porto. A empresa orgulha-se assim de marcar presença em três cidades fulcrais do eixo turístico nacional. Para mais informações sobre os serviços de aluguer visite o site www.ar-rentascooter.com ou contacte a empresa através do telefone 213 460 090.

Keeway Blackster 250i EXT

O mais recente modelo custom da Keeway está agora disponível na versão EXT: a Blackster 250i EXT, um modelo que se apresenta com um *look* irreverente e atrativo. A versão base é a Blackster 250i e a EXT vem complementar a gama, tornando-a mais confortável e com maior capacidade de carga graças à capacidade de armazenamento das suas malas laterais de 58 litros Shad SL58 e encosto para passageiro Shad. O PVP. desta versão é de 3.818€ (iva incluído).

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
Zahara 125	124	4	1	9	Aut.	115	1.595
Cityblade 125	125	4	1	9.2	Aut.	128	1.890
Logik 125 EXT	125	4	1	11.9	Aut.	130	2.325
RKS 125 EXT	125	4	1	11.2	5	132	2.050
RKV 125 EXT	125	4	1	11.2	5	139	2.310
Superlight 125 E.L EXT	125	4	1	10.7	5	139	2.298
TX 125 Supermoto EXT	125	4	1	11.2	5	-	2.298
Zahara 125 EXT	125	4	1	9.4	Aut.	121	1.698
Zahara 50 2T EXT	125	2	1	9.4	Aut.	121	1.439
Outlook 150	150	4	1	12.7	Aut.	130	1.998
Cruiser 250	248	4	2	17.2	5	179	3.683
Silverblade 250EFi	249	4	1	21	Aut.	194	2.999
TX 125 Enduro EXT	125	4	1	11.2	5	146	2.298
KREIDLER							
Luzeiro Telf.: 214398630 Email.: luzeiro@luzeiro.com.pt							
RMC-E Hiker Amaze	-	-	-	-	-	-	2.299
RMC-H Galactica Amaze	-	-	-	-	-	-	3.099
Supermoto 250	-	-	-	-	-	-	3.349
Jigger 50	49	-	1	-	-	-	1.269
Jigger 50 City	49	-	1	-	-	-	1.299
RMC-E Hiker Sport	49	2	1	4	Aut.	95	1.549
RMC-H Galactica	49	2	1	4	Aut.	102	1.699
Supermoto 50	49	-	1	-	-	-	2.699
Vabene 50	49	-	1	-	-	-	1.649
Enduro 125	125	4	1	11.5	-	133	2.249
Martinique	125	4	1	10.8	Aut.	138	2.099
RMC-E Hiker Sport	125	4	1	8.4	Aut.	105	1.649
Street 125	125	4	1	11.5	-	159	2.299
Supermoto 125	125	4	1	11.5	-	133	2.299
KSR MOTO							
Supermoto - Comércio de Máquinas e Veículos Telf.: 231410950 Email.: geral@supermoto.pt							
Epico 50	49	2	1	3.2	Aut.	84	1.098
Onyx 50	49	2	1	3.4	Aut.	102	1.490
Pandora 50	49	2	1	3.3	Aut.	92	1.338
Sirion 50	49	2	1	3.3	Aut.	96	1.399
TR 50 SM	49	2	1	-	6	113	2.150
TR 50 X	49	2	1	-	6	113	2.150
Xor 50	49	2	1	3.3	Aut.	96	1.375
Code 125 X	124	4	1	11	5	135	1.995
Soho 125	124	4	1	12	Aut.	130	1.998
TR 125	124	4	1	15	6	139	3.050
Worx 125	124	4	1	11.3	5	132	1.895
Zion 125	124	4	1	12	Aut.	146	2.590
GRS 125	125	4	1	11.7	5	135	2.150
TW 125	125	4	1	11.7	-	130	2.275
Vertigo 125	125	4	1	9.6	Aut.	102	1.590
KTM							
Jetmar Telf.: Email.: geral@jetmar.pt							
RC 125 ABS	124	4	1	15	6	135	4.798
125 Duke ABS	125	4	1	15	6	124	4.396
390 Duke ABS	373	4	1	44	6	139	5.499
RC 390 ABS	373	4	1	43	6	147	5.996
690 Duke ABS	654	4	1	67	6	150	9.611
690 SMC R ABS	654	4	1	66	6	139	10.387
690 Duke R ABS	690	4	1	69	6	150	10.658
1050 Adventure ABS	1050	4	2	94	6	212	13.824
1190 Adventure ABS	1195	4	2	148	6	212	16.923
1190 Adventure R ABS	1195	4	2	148	6	217	17.266
1290 Super Adven.ABS	1301	4	2	160	6	229	19.592
1290 Super Duke GT	1301	4	2	160	6	-	19.659
1290 Super Duke R ABS	1301	4	2	180	6	189	17.364
1290 Super Duke R SE	1301	4	2	180	6	-	18.989
50 SX	49	2	1	-	Aut.	40	3.675
65 SX	64	2	1	-	6	55	4.675
85 SX	84	2	1	-	6	69	5.618
125 EXC Six Days	124	2	1	-	6	94	8.366
125 SX	124	2	1	-	6	91	7.639
125 EXC	125	2	1	-	6	98	7.605
150 SX	143	2	1	-	6	91	7.852
200 EXC	193	2	1	-	6	100	7.958
250 SX-F	248	4	1	-	6	103	8.574
250 EXC	249	2	1	-	5	103	8.331
250 EXC Six Days	249	2	1	-	6	103	9.065
250 EXC-F Six Days	249	4	1	-	6	106	10.474
250 SX	249	2	1	-	5	96	8.452
Freeride 250 R	249	2	1	-	6	92	7.651
250 EXC-F	250	4	1	-	6	107	9.732
300 EXC	293	2	1	-	5	103	9.351
300 EXC Six Days	293	2	1	-	6	103	10.061
350 EXC-F	349	4	1	-	6	107	9.912
350 EXC-F Six Days	349	4	1	-	6	107	10.663
350 SX-F	349	4	1	-	6	103	9.165
Freeride 350	349	4	1	-	6	101	8.554

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
450 EXC	448	4	1	-	6	114	10.103
450 EXC Six Days	449	4	1	-	6	111	10.865
450 SX-F	449	4	1	-	5	107	9.488
500 EXC	510	4	1	-	6	111	10.539
500 EXC Six Days	510	4	1	-	6	111	11.340
690 Enduro R ABS	654	4	1	66	6	139	10.099
KYMCO							
Manuel Vieira Condeça, SA Telf.: 218 400 034 Email.: mavico@mail.telepac.pt							
Like 50	49	2	1	4	Aut.	106	1.699
Vitality 50	49	2	1	4	Aut.	97	1.499
K-Pipe 125	124	4	1	8.2	4	107	1.599
K-XCT 125i	124	4	1	14.4	Aut.	172	3.699
Like 125	124	4	1	9.5	Aut.	121	1.899
People One 125i	124	4	1	9.5	Aut.	124	2.299
Yager GT125i	124	4	1	11.8	Aut.	164	2.999
Agility 125 City	125	4	1	9.5	Aut.	123	1.799
Downtown 125i	125	4	1	15	Aut.	176	3.399
Yaeger GT 300i	270	4	1	22.8	Aut.	173	3.599
K-XCT 300i	298	4	1	28	Aut.	176	4.699
Downtown 300i ABS	299	4	1	30	Aut.	189	4.599
XCiting 400i	399	4	1	36.1	Aut.	209	5.499
XCiting 400i ABS	399	4	1	36.1	Aut.	209	5.999
LAMBRETTA							
Multimoto Motor Portugal, S.A. Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
LN 125 Bicolor	124	4	1	8.7	Aut.	104	3.390
LN 125 monocolor	124	4	1	8.7	Aut.	104	3.195
LEONART							
Multimoto Motor Portugal, S.A. Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt							
Bobber 125	124	4	2	12.5	5	149	3.994
Daytona 125	124	4	2	12.5	5	150	3.578
Raptor 125	124	4	2	12.5	5	135	2.397
Spyder 125	124	4	2	12.5	5	150	3.498
Bobber 350i	320	4	2	28	5	159	4.988
Daytona 350i	320	4	2	28	5	160	4.780
Spyder 350	320	4	2	28	5	160	4.670
LINHAI							
Sociedade Comercial do Vouga, LDA Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net							
Drive In 125	125	4	1	-	Aut.	120	1.639
LML							
Desmotron S.L. Telf.: Email.:							
Star 125 4T	123	4	1	8	4	121	2.649
Star 125 4T Auto. Deluxe	125	4	1	8.1	Aut.	121	3.149
Star 125 4T Deluxe	125	4	1	8.1	Aut.	121	2.849
Star 125 Automat	125	4	1	8.1	Aut.	121	2.949
Star 200 4T	200	4	1	11.5	4	121	2.749
Star 200 4T Deluxe	200	4	1	11.5	Aut.	121	2.949
MASH							
Roda Gigante, Lda. Telf.: 219818589 Email.: info@mash.pt							
Sixty Four	49	4	1	2	Aut.	-	1.090
Storia 50	49	4	1	3	Aut.	-	1.290
Seventy	125	4	1	12	5	90	1.790
Seventy Five	125	4	1	12	5	96	1.990
Sixty Five	125	4	1	9	Aut.	-	1.490
Storia 125	125	4	1	9	Aut.	-	1.590
MEGELLI							
Lusomoto, Veículos e acessórios Lda. Telf.: 231510860 Email.: geral@lusmotos.com							
Naked 125 S	124	4	1	-	-	123	2.855
Sport 125 R	124	4	1	-	-	124	3.025
Supermotard 125M	124	4	1	-	-	117	2.675
MOTO GUZZI							
Officina Moto Telf.: 219609110 Email.: geral@piaggio.pt							
Nevada 750 Aquila Nera	744	4	2	48	5	179	10.410
V7 II Racer ABS	744	4	2	48	6	179	11.469
V7 II Special ABS	744	4	2	48	6	179	10.461
V7 II Stone ABS	744	4	2	48	6	179	9.784
V7 II Stornello	744	4	2	48	6	186	11.691
V9 Bobber	850	4	2	55	6	199	10.468
V9 Roamer	850	4	2	55	6	199	10.468
Griso 1200 8V S.E.	1151	4	2	110	6	231	14.748
Norge 1200 8V ABS	1151	4	2	102	6	255	16.571
Stelvio 1200 ABS	1151	4	2	105	6	257	15.896
Stelvio NTX ABS	1151	4	2	105	6	257	16.849
Audace	1380	4	2	96	6	314	18.996
Eldorado	1380	4	2	96	6	314	19.206
Califórnia 1400 C. ABS	1398	4	2	96	6	318	18.855
Califórnia 1400 T. ABS	1398	4	2	96	6	337	20.738
California Touring S.E	1398	4	2	96	6	337	21.254



TomTom Rider "Great Rides"

A TomTom anunciou a disponibilidade do Rider 410 em Portugal. O anúncio surge com a comemoração do 10º aniversário do primeiro Rider e, para celebrar a nova edição Rider 410 Great Rides, a TomTom disponibiliza mapas do Mundo vitalícios e 100 dos percursos mais emocionantes na Europa pré-instalados, com o apoio da Tourenfahrer. A nova Edição TomTom Rider Great Rides está disponível nas lojas e online com um preço recomendado de 399,95€.

Lojas Piaggio Moto Spazio

As lojas monomarca Piaggio em Portugal vão passar a ter uma imagem própria e comum a todos os seus espaços. Para tal foi desenvolvida uma nova identidade que incluiu a criação da marca Moto Spazio e o respetivo logotipo. A nova identidade, mesmo sendo comum a todos os espaços, será adaptada a cada um dos concessionários. A nova identidade pretende demonstrar claramente a personalidade e valores associados às origens das diversas marcas italianas detidas pelo Grupo.

MOTO SPAZIO
PORTUGAL

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
MOTOR HISPÂNIA							
Moteo Portugal, S.A. Telf.: 234300760 Email.:							
Duna 125 Dual Plus	-	-	-	-	-	-	2.399
Duna 125 Sports City	-	-	-	-	-	-	2.679
MH7 Air Cooled	-	-	-	-	-	-	2.395
MH7 Liquid Cooled	-	-	-	-	-	-	3.375
RX 125 R	-	-	-	-	-	-	3.699
KN1 50 Air Cooled	49	4	1	-	-	-	2.589
RX 50 R	49	2	1	-	6	120	2.985
RYZ 50 Off Road	49	4	1	-	-	95	2.359
RYZ 50 Pro Racing	49	4	1	-	-	-	2.799
RYZ 50 Urban Bike	49	4	1	-	-	-	2.459
RYZ Rac.Urb.Bike	49	4	1	-	-	-	2.899
Duna 125 Hard Road	-	-	-	-	-	-	2.379
MV AGUSTA							
Imex Moto Telf.: 244101500 Email.: imexmoto@imexmoto.com							
Brutale 675 EAS ABS	675	4	3	110	6	167	10.490
F3 675 EAS ABS	675	4	3	128	6	173	13.450
F3 675 RC	675	4	3	128	6	173	16.490
Brutale 800	798	4	3	125	6	167	12.990
Brutale 800 RR ABS	798	4	3	140	6	168	14.480
Dragster EAS ABS	798	4	3	125	6	167	13.490
Dragster EAS RR LH	798	4	3	140	6	168	24.990
Dragster RR EAS ABS	798	4	3	140	6	168	16.490
F3 800 EAS ABS	798	4	3	148	6	173	14.990
F3 800 RC	798	4	3	148	6	173	18.250
Rivale EAS ABS	798	4	3	125	6	178	12.990
Stradale EAS ABS	798	4	3	115	6	181	13.990
Turismo Vel. Lusso	798	4	3	110	6	199	18.540
Turismo Veloce	798	4	3	110	6	191	15.990
F4 ABS	998	4	4	195	6	191	18.990
F4 RC	998	4	4	212	6	175	37.900
F4 RR ABS	998	4	4	201	6	190	27.450
Brutale 1090 ABS	1078	4	4	144	6	183	14.990
Brutale 1090 RR ABS	1078	4	4	144	6	183	18.990
Brutale RR Corsa	1078	4	4	158	6	183	22.400
NMCOMPETITION							
Mitoselvagem, Lda Telf.: 910793598 Email.: MitoSelvagemLda@gmail.com							
SM 250	250	4	1	27	5	112	2.550
SM 250-R	250	4	1	30	5	112	26.500
MX 250-R	250	4	1	30	5	112	2.550
MX250	250	4	1	27	5	112	2.450
MX 450	448	4	1	54	6	118	3.980
MX 450-X	448	4	1	54	6	118	4.300
PEUGEOT							
Moteo Portugal, S.A. Telf.: 234300760 Email.: peugeot@moteo.pt							
Kisbee	49	4	1	-	Aut.	85	1.349
Kisbee RS	49	4	1	-	Aut.	-	1.399
Speedfight 50 AC	49	2	1	-	Aut.	97	1.899
TKR 12	49	2	1	-	Aut.	-	2.149
Tweet 50	49	4	1	-	Aut.	-	1.599
Vivacity 2T	49	2	1	-	Aut.	95	1.599
Vivacity 4T	49	4	1	-	Aut.	98	1.899
Vogue	50	2	1	-	-	-	999
Citystar 125 LC	124	4	1	-	Aut.	-	3.599
Django 125 A	124	4	1	10.2	Aut.	135	3.499
Django 125 E	124	4	1	10.2	Aut.	135	3.299
Django 125 S	124	4	1	10.2	Aut.	135	3.299
Satelis 125	124	4	1	15	Aut.	-	4.799
Tweet 125 Evo	124	4	1	-	Aut.	106	1.899
Tweet 125 Evo RS	124	4	1	-	Aut.	106	1.999
Tweet 125 Pro	124	4	1	-	Aut.	100	1.999
Vivacity 125	124	4	1	-	Aut.	118	2.219
Citystar 125 AC	125	4	1	10.7	Aut.	145	2.699
Geopolis 300 EV	278	4	1	-	Aut.	159	4.999
Satelis 400	398	4	1	-	Aut.	-	6.399
Satelis 400 RS	398	4	1	-	Aut.	-	6.599
Metropolis 400	399	4	1	37	Aut.	256	8.899
Metropolis 400 RS	399	4	1	37	Aut.	256	8.999
PGO							
Sociedade Comercial do Vouga, LDA Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net							
I-Dep elétrica	-	-	-	-	Aut.	-	3.446
Libra 50	49	2	1	-	Aut.	98	1.878
Ligero 50	49	2	1	-	Aut.	83	1.320
TR3 50	49	2	1	-	Aut.	124	2.927
X-Hot 50	49	2	1	-	Aut.	98	1.992
G-Max 125	124	4	1	-	Aut.	129	2.072
Libra 125	124	4	1	-	Aut.	118	2.286
Ligero 125	124	4	1	-	Aut.	102	1.759
T-Rex 125	124	4	1	-	Aut.	111	1.759
X-Hot 125	124	4	1	-	Aut.	118	2.299
PGO Tigra 125 Efi	125	4	1	-	Aut.	-	2.999

AGUSTA MV
PASSION. PRECISELY CRAFTED.

Tentadoras
em todos os sentidos.

Agora está mais fácil adquirires a tua MV.

ESTES E OUTROS MODELOS DISPONÍVEIS

VALORIZAMOS A TUA RETOMA!

Campanha válida até 30 de Junho.
Válida para motos novas MV Agusta.

ATÉ 2.250€
Acima da Eurotax

IMEXmoto

MV Agusta LISBOA
210 999 575
mvagustalisboa@imexmoto.com
facebook.com/mvagusta.pt

IMEXmoto LEIRIA
244 101 500
geral@imexmoto.com
www.imexmoto.com

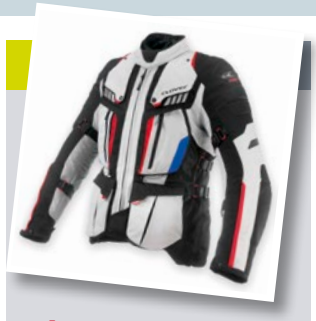
MotoStrada PORTO (Concessionário)
224 901 979
geral@motostrada.pt
www.motostrada.pt

MERCADO

Preços e principais características das motos e moto 4 novas à venda em Portugal

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
PIAGGIO VESPA							
Conceição Machado, LDA Telf.: 219609110 Email.: geral@piaggio.pt							
Fly 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	2.070
Fly 50 4T	49	4	1	4	Aut.	100	2.298
NRG 50	49	2	1	4.3	Aut.	99	2.339
Typhoon 50	49	2	1	-	Aut.	81	2.267
Vespa Primavera 50	49	4	1	-	Aut.	-	3.487
Vespa Primavera 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	3.298
Vespa Primavera 50 T.	49	4	1	-	Aut.	-	3.792
Vespa Sprint 50	49	4	1	-	Aut.	-	3.674
Vespa Sprint 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	3.471
Zip 50	49	4	1	-	Aut.	83	1.979
Zip 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	1.849
Vespa PX 125	123	2	1	-	4	112	3.837
Beverly 125	124	4	1	15	Aut.	162	4.863
Fly 125	124	4	1	-	Aut.	-	2.642
Liberty 125	124	4	1	10	-	114	2.377
Typhoon 125	124	4	1	9.6	Aut.	-	2.557
Vespa 946 ABS	124	4	1	-	Aut.	-	9.788
Vespa GTS 125 S. ABS	124	4	1	14	Aut.	158	5.662
Vespa GTS 125 S. S.	124	4	1	-	Aut.	-	5.785
Vespa GTS 125 Super	124	4	1	-	Aut.	158	5.232
Vespa Primavera 125	124	4	1	11	Aut.	125	4.237
Vespa Primavera 125 ABS	124	4	1	11	Aut.	-	4.613
Vespa Primavera 125 T.	124	4	1	11	Aut.	-	4.555
Vespa Sprint 125	124	4	1	12	Aut.	-	4.507
X Evo 125	124	4	1	11	Aut.	161	4.002
X10 125	125	4	1	15	Aut.	-	5.967
X10 125 ABS	125	4	1	15	Aut.	-	6.462
Vespa PX 150	150	2	1	-	4	112	4.142
Beverly 300	278	4	1	-	Aut.	165	5.007
MP3 300 LT	278	4	1	22	Aut.	227	8.715
MP3 Yourban 300 LT	278	4	1	22	Aut.	206	8.181
Vespa GTS 300 S. ABS	278	4	1	21	Aut.	-	6.298
Vespa GTS 300 S.S.	278	4	1	-	Aut.	-	6.598
Vespa GTS 300 Super	278	4	1	-	Aut.	158	5.833
Vespa GTS 300 T. ABS	278	4	1	21	Aut.	-	6.476
Vespa GTS 300 Touring	278	4	1	21	Aut.	-	5.898
Beverly 350 ABS	330	4	1	33	Aut.	191	6.558
Beverly 350 S. Tour.	330	4	1	33	Aut.	191	6.008
X10 350	330	4	1	33	Aut.	-	6.668
X10 350 ABS	330	4	1	33	Aut.	-	7.211
MP3 500 LT	493	4	1	40	Aut.	-	9.822
MP3 500 LT ABS	493	4	2	40	Aut.	-	10.393
X10 500 ABS	493	4	1	41	Aut.	-	8.345
QINGQI							
Lusomotos, Veículos e Acessórios Lda. Telf.: 231510860 Email.: geral@lusomotos.com							
GXT	124	4	1	-	-	120	1.499
Liger	124	4	1	-	-	127	2.029
Sport	124	4	1	-	-	160	1.999
Urban	124	4	1	-	-	115	1.599
Vista	124	4	1	-	-	148	1.899
RIEJU							
Lusomotos, Veículos e Acessórios. Lda Telf.: 231510860 Email.: geral@lusomotos.com							
RS3 125	124	4	1	-	6	136	4.100
City Line 125	125	4	1	-	Aut.	170	4.900
Marathon 125 SM AC	125	4	1	-	5	95	2.795
Marathon 125 SM Pro	125	4	1	-	6	121	3.990
RS3 125 NKD	125	4	1	-	6	120	3.950
Tango 125 Europe	125	4	1	-	5	101	2.695
Tango 250	250	4	1	-	5	109	3.000
Marathon 125	124	4	1	-	5	95	2.750
Marathon 125 Pro	125	4	1	-	6	121	3.990
RIYA							
Motorien Telf.: Email.: motorien@motorien.es							
Legend 50	49	2	1	3	Aut.	85	1.249
Retro 50	49	2	1	3	Aut.	79	1.199
Rome 50	49	2	1	3	Aut.	79	1.249
Xeno 50	49	2	1	3.5	Aut.	79	1.099
Adonis 125	125	4	1	8.3	Aut.	140	2.199
Knight 125	125	4	1	6.8	Aut.	121	1.549
Matrix 125	125	4	1	7.3	Aut.	91	1.449
Mustang 125	125	4	1	8.5	Aut.	112	1.569
Rome 125	125	4	1	7.3	Aut.	91	1.449
X-Tron 125	125	4	1	9.5	5	133	2.099
ROYAL ENFIELD							
Motorien Telf.: Email.: motorien@motorien.es							
Bullet 500	499	4	1	26	5	193	4.549
Clasic Chrome 500	499	4	1	-	5	-	5.099
Classic 500	499	4	1	27	5	190	4.899
Classic 500 Battle Green	499	4	1	27	5	187	4.899
Classic 500 Desert Storm	499	4	1	27	5	187	4.899
Continental GT	535	4	1	29	5	184	5.499

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
SCARABEO							
Officina Moto Telf.: 219609110 Email.: geral@piaggio.pt							
Scarabeo 50 2T	49	2	1	-	Aut.	-	2.280
Scarabeo 50 4T	49	4	1	-	Aut.	-	2.450
Scarabeo 100	96	4	1	-	Aut.	-	2.480
Scarabeo 100 Elegance	96	4	1	-	Aut.	-	2.550
Scarabeo 125	124	4	1	-	Aut.	-	2.990
Scarabeo 200	124	4	1	-	Aut.	-	3.350
Scarabeo 300i	244	4	1	-	Aut.	-	4.550
Scarabeo 500 ie	493	4	1	40	Aut.	-	5.790
SCOMADI							
Motorien Telf.: Email.: motorien@motorien.es							
Turismo Leggera 50	49	4	1	-	Aut.	-	1.795
Turismo Leggera 125	125	4	1	-	Aut.	-	2.595
SHERCO							
Sherco Portugal Telf.: 233098053 Email.: geral@shercoportugal.com							
Black Panther 50 SM	49	2	1	-	6	83	2.985
Enduro 50	49	2	1	-	6	83	2.884
Enduro Access 50	49	2	1	-	6	83	2.649
SM 50 Basic	49	2	1	-	6	-	2.540
Supermoto 50	49	2	1	-	6	83	2.985
Enduro CityCorp	124	4	1	-	5	107	3.150
Supermoto CityCorp	124	4	1	-	5	107	3.190
1.25	125	2	1	-	5	68	5.539
2.5	249	2	1	-	5	69	5.840
Enduro 2.5i	250	4	1	-	6	102	8.700
Enduro 2.5i Racing	250	4	1	-	6	-	8.900
2.9	272	2	1	-	5	69	5.874
Enduro 3.0i	290	4	1	-	6	102	8.800
Enduro 3.0i Racing	290	4	1	-	6	102	9.001
3.2	317	4	1	-	5	73	5.806
Enduro 4.5i Racing	448	4	1	-	6	109	9.100
Enduro 5.1i Racing	510	4	1	-	6	109	9.300
Enduro 4.5i	448	4	1	-	6	109	8.900
Enduro 5.1i	510	4	1	-	6	109	9.120
SMC							
Jovimoto Telf.: 231419640 Email.: geral@jovimoto.pt							
SAF 50	49	2	1	4.2	Aut.	84	1.395
SUZUKI							
Veículos Casal, SA Telf.: 234300760 Email.: suzuki@moteo.pt							
Adress 110	113	4	1	-	Aut.	97	1.999
Van Van 125	124	4	1	12	6	117	3.799
Burgman 125	125	4	1	12.3	Aut.	148	3.999
Burgman 125 ABS	125	4	1	12.3	Aut.	161	4.399
DR125 SM	125	4	1	-	-	121	3.229
Inazuma 250	248	4	2	28	6	-	4.499
Burgman 400	385	4	1	34	Aut.	-	7.299
Burgman 400 ABS	385	4	1	34	Aut.	199	7.799
GSX-R 600	599	4	4	125	6	161	11.499
Burgman 650 Exec.	638	4	2	55	Aut.	243	10.999
Gladius	645	4	2	72	6	202	6.999
V-Strom 650 XT ABS	645	4	2	-	6	215	8.499
V-Strom DL 650 A	645	4	2	72	6	211	8.999
GSR 750A ABS	749	4	4	-	6	213	8.999
GSR 750A Freegun ABS	749	4	4	-	6	213	9.299
GSX-R 750	749	4	4	150	6	162	12.699
GSR 750	750	4	4	-	6	211	8.899
Intruder C 800	805	4	2	52	5	246	8.999
Intruder C800B	805	4	2	52	5	246	9.299
GSX-R 1000	999	4	4	185	6	203	15.999
GSX-S1000A ABS	999	4	4	-	6	209	12.799
GSX-S1000FA ABS	999	4	4	-	6	214	13.499
V-Strom DL1000 ABS	1037	4	2	-	6	228	12.699
GSX 1250FA ABS	1255	4	4	98	6	222	10.299
Hayabusa 1300 ABS	1340	4	4	197	6	220	15.999
Intruder C1500T	1462	4	2	-	5	363	12.699
Intruder M 1800 R	1783	4	2	120	-	315	13.999
Intruder M 1800 RZ	1783	4	2	-	5	347	14.499
DR-Z70	67	4	1	-	-	53	1.990
RM 85 L	85	2	1	-	6	74	4.599
RM-Z 250	249	4	1	43	5	92	7.999
RMX 450 Z	449	4	1	-	5	108	8.299
RM-Z 450	449	4	1	57	5	100	8.499
SWM							
Imex Moto Telf.: 244101500 Email.: imexmoto@imexmoto.com							
Gran Milano 440	445	4	1	-	5	145	5.950
Silver Vase 440	445	4	1	-	5	148	5.450
SM 650 R	600	4	1	-	6	147	6.550
RS 300 R	297	4	1	-	6	103	6.300
SM 500 R	501	4	1	-	6	120	6.550
RS 650 R	600	4	1	-	6	144	6.490



Clover com a Motoni

A Motoni tomou conta da representação oficial da Clover para Portugal, uma marca que tem uma vasta experiência na criação de equipamentos para motociclistas. Após a sua criação em 1980, a Clover esteve focada no segmento off-road. Com o passar dos anos, o foco natural foi para a estrada, com a Clover a produzir fatos completos em pele e a ter sobre a sua alçada pilotos como Andrea Dovizioso e Álvaro Bautista. Para mais informações visite o site da marca www.clover.it.

Suzuki Day 2016

Todos os proprietários de motociclos Suzuki podem reservar o próximo dia 21 de maio para o primeiro Suzuki Day, evento organizado pela Moteo Portugal, importador da marca no nosso país, com a colaboração dos concessionários oficiais. Será um dia de reunião para a família Suzuki, onde todos os participantes terão direito a um check-up gratuito à sua moto, descontos e oferta de brindes. Em simultâneo, serão promovidos diversos "test rides", com destaque para a nova Suzuki SV 650.

SYM

Moteo Portugal, S.A.
Telf.: 234300760 Email.: sym@moteo.pt

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
Allo 50	49	4	1	3	Aut.	100	1.499
Jet4 50 R	49	2	1	3.8	Aut.	100	1.499
Orbit II 50	49	4	1	3	Aut.	99	1.299
Fiddle III 50	50	4	1	3.9	Aut.	96	1.549
Jet Euro X 50	50	2	1	-	Aut.	94	1.599
Jet Sport X R	50	2	1	3.4	Aut.	98	1.799
MIO 50 R	50	4	1	-	Aut.	80	1.699
MIO 100 R	101	4	1	7.8	Aut.	88	1.999
Tonik 125	111	4	1	8	Aut.	97	1.599
Allo 125	124	4	1	10	Aut.	100	1.899
Combiz 125	124	4	1	7.5	Aut.	118	2.199
GTS 125 SnS	124	4	1	13.5	Aut.	160	4.199
Orbit II 125	124	4	1	7	Aut.	105	1.799
Symphony 125 SRT	124	4	1	-	Aut.	-	1.999
X'Pro 125	124	4	1	-	-	-	1.799
Fiddle III 125	125	4	1	10	Aut.	111	1.999
GTS 125 Evo	125	4	1	-	Aut.	-	3.099
GTS 125 Sport	125	4	1	14.9	Aut.	176	3.899
GTS 125i	125	4	1	13.5	Aut.	-	3.799
HD2 125	125	4	1	-	Aut.	135	2.799
Jet 4 125	125	4	1	-	Aut.	-	1.849
Symphony 125 ST	125	4	1	10	Aut.	122	2.199
VS 125	125	4	1	-	Aut.	133	2.299
Wolf 125	125	4	1	12	5	145	2.299
XS 125	125	4	1	10.1	-	-	1.699
Wolf 250	249	4	1	24	6	173	3.699
Citycom 300 i	264	4	1	23	Aut.	-	3.799
GTS 300	264	4	1	-	Aut.	-	4.699
GTS 300 SnS	278	4	1	29	Aut.	179	5.099
GTS 300 Sport ABS/SNS	278	4	1	29.5	Aut.	198	5.199
Maxsym 400	399	4	1	34	Aut.	210	5.499
MaxSym 400 ABS	399	4	1	-	Aut.	-	5.999
Maxsym 600 ABS	565	4	1	45.5	Aut.	238	6.599
MaxSym 600 Exec.ABS	565	4	1	45.5	Aut.	238	6.799

TGB

Motorien
Telf.: Email.: motorien@motorien.es

Express 50	49	2	1	3.5	Aut.	105	1.799
Express 125	124	4	-	8.6	Aut.	119	2.074
X Motion 125	124	4	1	12.4	Aut.	166	2.749
X Motion 300 Efi	263	4	1	23.6	Aut.	186	3.399

TM RACING

António Carmo Motos
Telf.: 256464149 Email.: acmotos@sapo.pt

SMM 125	123	2	1	-	6	-	8.570
SMR 125	123	2	1	-	6	-	7.530
SMR 250	249	2	1	-	5	-	8.130
SMR 250 F E.S.	249	4	1	-	5	-	9.250
SMX 250 F KS	249	4	1	-	5	-	8.950
SMM 250	250	2	1	-	6	-	9.150
SMM 250 F ES	250	4	1	-	6	-	9.050
SMM 300	294	2	1	-	5	-	9.250
SMR 300	294	2	1	-	5	-	8.250
SMX 300	294	2	1	-	5	-	8.300
SMM 450 F ES	449	4	1	-	5	-	10.450
SMR 450 F E.S.	449	4	1	-	5	-	9.450
SMX 450 F KS	449	4	1	-	5	-	9.150
SMM 530 F ES	528	4	1	-	5	-	10.650
SMR 530 F E.S.	528	4	1	-	5	-	9.700
SMX 530 F KS	528	4	1	-	5	-	9.300
Junior 80	80	2	1	-	6	-	5.350
Junior 85	85	2	1	-	6	-	5.350
MX 85	85	2	1	-	6	-	6.520
Junior 100	100	2	1	-	6	-	5.400
EN 125	123	2	1	-	6	-	7.300
MX 125	123	2	1	-	5	-	7.200
EN 144	143	-	-	-	6	-	7.450
MX 144	143	2	-	-	5	-	7.350
EN 250	249	2	1	-	6	-	7.800
EN 250 F ES	249	4	1	-	6	-	9.100
MX 250	249	2	1	-	5	-	7.600
MX 250 F	249	4	1	-	5	-	8.200
EN 300	294	2	1	-	6	-	7.850
MX 300	294	2	1	-	5	-	7.800
EN 450 F ES	449	4	1	-	5	-	9.250
MX 450 F	449	4	1	-	5	-	8.600
EN 530 F ES	528	4	1	-	5	-	9.300
MX 530 F	528	4	1	-	5	-	8.750

TRIUMPH

KMS Lda.
Telf.: 218292170 Email.: info@triumphportugal.pt

Rocket X	-	-	-	-	-	-	20.875
Thunderbird Nightstorm SE	-	-	-	-	-	-	17.700
Daytona 675 ABS	675	4	3	128	6	184	12.600
Daytona 675 R ABS	675	4	3	128	6	184	15.200
Street Triple ABS	675	4	3	106	6	182	8.990
Street Triple R ABS	675	4	3	106	6	182	9.990
Tiger 800 XC	800	4	3	95	6	218	11.400
Tiger 800 XCA	800	4	3	95	6	-	13.900
Tiger 800 XCx/Low	800	4	3	95	6	221	12.700
Tiger 800 XR	800	4	3	95	6	213	10.700
Tiger 800 XRT	800	4	3	95	6	-	13.200
Tiger 800 XRx	800	4	3	95	6	216	12.000
America	865	4	2	61	5	226	10.490
Scrambler	865	4	2	55	5	205	10.790
Speedmaster	865	4	2	63	5	229	10.490
Street Twin	900	4	2	54	6	198	8.900
Speed Triple R	1050	4	3	140	6	192	14.900
Speed Triple S	1050	4	3	140	6	192	13.200
Sprint GT	1050	4	3	130	6	268	14.240
Tiger Sport 1050 ABS	1050	4	3	123	6	235	13.600
Bonneville T120	1200	4	2	79	6	224	12.200
Thruxton 1200	1200	4	2	96	6	206	13.200
Thruxton 1200 R	1200	4	2	96	6	203	15.200
Explorer 1200 XCA	1215	4	3	139	6	267	20.200
Explorer 1200 XR	1215	4	3	139	6	259	15.900
Explorer 1200 XRX/Low	1215	4	3	139	6	259	17.500
Explorer XCX/Low	1215	4	3	139	6	267	18.400
Explorer XRT	1215	4	3	139	6	267	19.100
Trophy	1215	4	3	134	6	301	17.410
Trophy SE	1215	4	3	134	6	301	19.290
Thunderbird ABS	1599	4	2	85	6	-	15.700
Thunderbird Storm ABS	1699	4	2	98	6	-	17.300
Rocket III Roadster ABS	2294	4	3	148	5	367	19.300
Rocket III Touring ABS	2294	4	3	106	5	395	23.160

URAL

Luzeiro
Telf.: 214398630 Email.: luzeiro@luzeiro.com.pt

Ranger	745	4	2	39	4+M	334	14.850
Retro	745	4	2	39	4+M	350	14.890
Sportsman	745	4	2	-	-	-	14.550
Sportsman Cross	745	4	2	-	-	-	14.850
Tourist	745	4	2	39	4+M	320	14.250
Tourist Cross	745	4	2	-	-	-	14.350
Ural cT	745	4	2	-	-	-	12.990
Ural T 2WD	745	4	2	-	-	-	13.350

VECTRIX

Masac, Comércio e Importação de Veículos, SA
Telf.: 231410750 Email.: masac@masac.pt

Vectrix	-	-	-	-	-	-	8.578

VICTORY

Luzeiro
Telf.: 214398630 Email.: stand@luzeiro.com.pt

Boardwalk	1731	4	2	-	6	307	15.400
Cross Country	1731	4	2	-	6	345	20.100
Cross Country Tour	1731	4	2	-	6	384	23.000
Hammer 8-Ball	1731	4	2	-	6	305	14.900
Hammer S	1731	4	2	-	6	-	16.900
High Ball	1731	4	2	-	6	300	15.200
Judge	1731	4	2	-	6	300	15.550
Magnum	1731	4	2	-	6	345	22.300
Vegas 8-Ball	1731	4	2	-	6	290	12.790
Victory Gunner	1731	4	2	-	6	300	12.990
Vision Tour	1731	4	2	-	6	394	24.460

YAMAHA

Yamaha Motor Portugal, LDA
Telf.: 214 722 100 Email.: yamaha@yamaha-motor.pt

Neo Easy	48	2	1	3.9	Aut.	88	1.695
Aerox	49	2	1	7	Aut.	92	2.595
Aerox Naked	49	4	1	-	Aut.	97	2.795
BW'S Easy	49	2	1	-	Aut.	75	1.695
BW'S Original	49	2	1	4.6	Aut.	69	2.150
Jog R	49	2	1	4.6	Aut.	76	2.150
Neo	49	4	1	4	Aut.	78	2.195
Slider	49	2	1	4	Aut.	75	2.225
TZR 50	49	2	1	-	6	128	3.595
D'elight 125	114	4	1	-	Aut.	98	2.225
MT-125	124	4	1	15	6	138	4.225
MT-125 Race Blu	124	4	1	15	6	138	4.325
WR 125 R	124	4	1	15	6	133	3.995
WR 125 X	124	4	1	15	6	133	4.225
X-CITY 125	124	4	1	-	-	159	3.995
Xmax 125	124	4	1	-	Aut.	153	4.395
X-Max 125 ABS	124	4	1	13.8	Aut.	176	4.895
YBR 125	124	4	1	12.5	5	111	2.595
YBR 125 Custom	124	4	1	12	5	129	2.625
YZF-R 125	124	4	1	15	-	126	4.595
YZF-R 125 Race Blu	124	4	1	15	6	138	4.695
BW'S 125	125	4	1	9	Aut.	121	2.995
Cygnus 125 X	125	4	1	10.7	Aut.	116	2.995
Majesty S 125	125	4	1	-	Aut.	148	3.325
MT 125 ABS RB	125	4	1	15	6	140	4.825
MT-125 ABS	125	4	1	15	6	140	4.725
NMax 125 ABS	125	4	1	12	Aut.	127	2.945
Tricity 125	125	4	1	11	Aut.	152	3.695
Tricity 125 ABS	125	4	1	11	Aut.	156	4.195
Vity 125E	125	4	1	8.5	Aut.	110	2.125
Xenter 125	125	4	1	12.3	Aut.	142	3.125
YZF-R125 ABS	125	4	1	15	6	140	5.095
YZF-R125 ABS RB	125	4	1	15	6	140	5.195
X-CITY 250	249	4	1	-	-	165	4.250
X-Max 250 ABS	249	4	1	20.1	Aut.	184	5.195
Xmax 250	250	4	1	-	Aut.	164	4.695
YZF R3	321	4	2	42	6	169	5.595
YZF-R3 RB	321	4	2	42	6	169	5.695
X-max 400	395	4	1	31	Aut.	211	6.095
X-Max 400 ABS	395	4	1	31	Aut.	211	6.595
SR 400	399	4	1	23	5	174	5.995
TMax 530	530	4	2	46	Aut.	219	10.295
TMax 530 ABS	530	4	2	46	Aut.	221	10.895
Tmax 530 Iron Max	530	4	2	46	Aut.	221	11.595
YZF R6	599	4	4	123	6	189	12.695
YZF R6 Race Blu	599	4	4	123	6	189	12.745
XJ 6	600	4	1	78	6	205	6.895
XJ 6 SP	600	4	4	78	6	205	6.995
XJ6 Diversion	600	4	1	78	6	211	7.395
XJ6 Diversion F	600	4	4	78	6	-	8.395
XJ6 Diversion F RB	600	4	4	77	6	-	8.495
XJ6 Diversion RB	600	4	4	77	6	211	7.495
XJ6 Race Blu	600	4	4	77	6	210	6.995
XT 660 R	660	4	1	48	5	165	6.860
XT 660 X	660	4	1	48	5	173	7.360
XT 660 Z Tenere	660	4	1	48	6	183	7.695
XT660 Z Tenere RB	660	4	1	48	6	-	7.795
MT-07	689	4	2	75	6	179	5.995
MT-07 ABS	689	4	2	75	6	182	6.495
MT-07 ABS Moto Cage	689	4	2	75	6	-	6.750
MT-07 ABS Race Blu	689	4	2	75	6	182	6.695
MT-07 Race Blu	689	4	2	75	6	179	6.095
MT-07/ 35 KW ABS	689	4	2	47	6	182	6.495
MT-07/35 KW	689	4	2	47	6	179	5.995
XSR 700	689	4	2	75	6	186	7.695
FZ8N	778	4	4	106	6	211	8.495
Fazer 8 ABS	779	4	4	106	6	216	9.595
Fazer 8 RB ABS	779	4	4	106	6	216	9.695
FZ8N Race Blu	779	4	4	106	6	211	8.595
MT-09	847	4	3	115	6	188	7.995
MT-09 ABS	847	4	3	115	6	191	8.495
MT-09 ABS Race Blu	847	4	3	115	6	191	8.595
MT-09 Race Blu	847	4	3	115	6	188	8.095
MT-09 SP	847	4	3	115	6	188	8.145
MT-09 SP ABS	847	4	3	115	6	191	8.645
MT-09 Sport Tracker	847	4	3	115	6	-	9.195
MT-09 Street Rally	847	4	3	115	6	-	8.495
MT-09 Tracer ABS	847	4	3	115	6	210	9.695
MT-09 Tracer RB ABS	847	4	3	115	6	210	9.795
XV 950	942	4	2	52	5	247	8.495
XV 950 R	942	4	2	52	5	-	9.495
XV 950 Racer	942	4	2	52	5	251	9.795
FZ1 Fazer ABS	998	4	4	150	6	226	12.650
FZ1 N	998	4	4	150	6	194	11.250
YZF R1	998	4	4	200	6	199	18.995
YZF R1 M	998	4	4	200	6	200	23.495
YZF-R1 RB	998	4	4	200	6	199	19.145
XTZ 1200 S.Tenere AE RB	1199	4	2	112	6	265	15.995
XTZ 1200 S. Tenere ABS RB	1199	4	2	112	6	257	13.495
XTZ 1200A Super Tenere	1199	4	2	110	6	261	13.395
XTZ 1200AE Super Tenere	1199	4	2	112	6	257	15.895
XJR 1300	1251	4	4	98	5	240	10.595
XJR 1300 Racer	1251	4	4	98	5	-	11.895
FJR 1300 AE	1298	4	4	146	5	292	18.795
FJR 1300 AS	1298	4	4	146	5	296	19.795
FJR 1300A	1298	4	4	146	5	289	15.595
Midnight Star 1300	1304	4	2	72	5	283	10.300
XVS 1300 Custom	1304	4	2	72	5	293	11.495
V-Max	1679	4	4	200	6	-	19.395
VMax Carbon	1679	4	4	200	5	310	22.995
Midnight Star 1900	1854	4	-	90	5	329	16.595
PW 50	49	2	1	-	Aut.	39	1.695
TT-R50E	49	4	1	3	3	54	1.795
YZ 85 LW	85	2	1	-	6	73	4.695
TT-R110E	110	4	1	7	4	68	3.195
TTR 125 LWE	123	4	1	-	5	-	4.195
TTR 125LW	124	4	1	-	5	90	3.895
YZ 125 LC	124	2	1	-	6	-	7.195
WR 250 F	249	4	1	38.7	5	105	8.995
YZ 250 F	249	4	1	42	5	93	8.095
YZ 250 LC	249	2	1	-	5	-	7.995
YZ 250F 60 Ani.	250	4	1	-	5	105	9.195
WR 450 F	449	4	1	-	5	123	9.495
YZ 450 F	449	4	1	60	4	100	8.495
YZ 450F 60 Ani.	449	4	1	-	5	112	9.595

Semog Racing Products

SILENCIADORES

FILTROS

RÓTULAS

CORRENTES

CREMALHEIRAS

VEIOS

TRIÂNGULOS DE SUSPENSÃO

info@semog.com
www.semog.com
Telef.: 00 351 249 889 210
Telem.: 961 961 232 / 918 414 736
Rua da Corredoura • S. PEDRO
2380-184 ALCANENA

FACEBOOK YOUTUBE

MERCADO

Preços e principais características das motos e moto 4 novas à venda em Portugal

Moto 4

ACCESS
Supermoto - Comércio de Máquinas e Veículos S.A.
Telf.: 231410950 Email.: geral@supermoto.pt

	Cilindrada	Ciclo	Nº Cilindros	Potência	Velocidades	Peso	Preço
SP450 SM	4	4	1	53	5+M	226	6.795
SP 50 S	49	2	1	6	A+M	181	2.795
ST 50	49	2	1	6	A+M	136	2.095
Bear 300 U	280	4	1	19.6	A+M	259	4.995
SP 300 S	280	4	1	19.6	A+M	211	3.995
SP300 SM	280	4	1	19	A+M	224	5.150
Tena 300 U	280	4	1	19.6	A+M	243	4.395
Bear 400 U 4x4	359	4	1	-	A+M	303	6.395
SP 400 S	359	4	1	-	A+M	212	4.995
SP400 EFI	359	4	1	-	A+M	212	5.495
SP450 R	448	4	1	53	5+M	215	6.395
AX 700 EFI 4x4	686	4	1	50	A+M	305	8.795

ADLY
Lusomotos, Veículos e Acessórios, Lda
Telf.: 231510860 Email.: geral@lusomotos.com

320U 4X4 FRT Dif.	-	-	-	-	-	-	6.050
ATV 220 U	-	-	-	-	-	-	3.615
ATV 300 XS Open Ver.	-	-	-	-	-	-	4.205
ATV 500 S	-	-	-	-	-	-	7.075
ATV 280 AS	249	4	-	-	-	210	4.155
ATV 280 AU	249	4	-	-	-	218	4.325
ATV 320 S	272	4	-	-	-	220	4.525
ATV 320 U	272	4	-	-	-	222	4.625
ATV 300 XS	282	4	-	-	5	215	4.155

AEON
Multimoto Motor Portugal, S.A.
Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt

Cobra 50	49	2	1	3	Aut.	115	2.495
Overland 180H	169	4	1	8.5	-	178	2.990
Cobra 220	196	4	1	13	Aut.	173	3.932
Cube	272	4	1	19	-	360	5.929
Crossland RX 350	313	4	1	21	A+M	233	4.931
Crossland RX350 4x4	313	4	1	20	A+M	278	5.814
Cobra 350	320	4	1	-	Aut.	-	4.830

ARCTIC CAT
Multimoto Motor Portugal, S.A.
Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt

DVX 300	271	4	1	-	A+M	202	4.990
350 H1	366	4	1	-	Aut.	267	5.694
DVX 400	398	4	1	-	5+M	169	7.042
DVX 400 R	398	4	1	-	5+M	172	8.233
DVX 400 TS	398	4	1	-	5+M	169	7.550
425 H1	443	4	1	-	Aut.	278	7.624
425 H1 SE	443	4	1	-	A+M	278	7.824
XC450i H1 4x4	443	4	1	-	Aut.	272	7.988
TRV 500	493	4	1	-	A+M	355	8.919
550 H1 PS	545	4	1	-	Aut.	307	9.914
Prowler 550 XT	545	4	1	-	A+M	557	14.998
TRV 550 PS	545	4	1	-	A+M	339	10.485
TRV 700 Diesel	686	4	2	-	Aut.	400	11.923
700 H1 PS	695	4	1	-	A+M	335	11.165
Prowler700 PS HDX	695	4	1	-	A+M	561	16.590
TRV 700 H1	695	4	1	-	A+M	367	10.664
TRV700 H1 PS	695	4	1	-	A+M	367	11.674
1000 H2	951	4	2	-	A+M	376	13.850
1000 H2 PS	951	4	2	-	A+M	387	15.360
Prowler1000 PS XTZ	951	4	2	-	A+M	563	17.997
TRV1000 H2 PS	951	4	2	-	A+M	387	15.760
Wildcat 1000 Off Road	951	4	2	-	A+M	592	19.990

AXR
Lusomotos, Veículos e Acessórios, LDA
Telf.: 231 510 860 Email.: geral@lusomotos.com

Carbone Enduro	383	4	1	20	A+M	295	9.999
Carbone Street	383	4	1	20	A+M	295	9.599
Crossbone Beach	383	4	1	20	A+M	325	9.699
Crossbone Sun	383	4	1	20	A+M	325	9.099

BAROSSA
Jovimoto - Veículos, máquinas e equipamentos S.A.
Telf.: 231419640 Email.: geral@jovimoto.pt

APO 300	288	4	1	21.5	A+M	199	4.395
Ram 520 RR	499	4	1	50	5+M	198	6.990

CAN AM
Milfa, SA
Telf.: 229 399 500 Email.: milfa@milfa.pt

Commander 1000 XT	-	-	-	-	-	-	20.990
Outlander Max 500 XT	-	-	-	-	-	-	11.490
DS 250	249	4	1	-	A+M	194	4.990
Outlander Max 400	400	4	1	-	A+M	302	9.490
DS 450	449	4	1	-	5	156	8.990
DS 450 X	449	4	1	-	5	156	9.990
Renegade 500	500	4	2	-	A+M	275	9.990
Outlander Max 650 XT	650	4	2	-	A+M	321	12.990
Outlander 800 R X xc	799	4	2	-	Aut.	303	15.990
Outlander Max 800R Ltd	799	4	2	-	Aut.	-	17.490
Outlander Max 800 R	800	4	2	-	A+M	321	11.990
Outlander Max 800R XT	800	4	2	-	A+M	321	16.490
Outlander Max Ltd.	800	4	2	-	A+M	321	17.490
Renegade 800	800	4	2	62	A+M	275	12.490
Renegade 800 X	800	4	2	-	A+M	275	15.990
Spyder RS SE5	998	4	2	-	-	-	21.990
Spyder RS SM5	998	4	2	-	-	316	19.990
Spyder RT S Ltd.	998	4	2	-	-	-	30.990
Spyder RT S SE5	998	4	2	-	-	-	29.990

CPI
Lusomotos, Veículos e Acessórios, LDA
Telf.: 231 510 860 Email.: geral@lusomotos.com

XS 250	234	4	2	16.5	5+M	210	4.101

DINLI
Sociedade Comercial do Vouga, LDA
Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net

DMU 350	291	4	1	-	A+M	198	2.900
DMX 350	291	4	1	-	A+M	198	2.900
DMU 450	448	4	1	-	5+M	220	3.996

GAMAX
Luzeiro
Telf.: 214398630 Email.: luzeiro@luzeiro.com.pt

AX 600 Deluxe	-	-	-	-	-	-	7.995
AX 300	287	4	1	-	A+M	-	4.695
AX 430 Deluxe	403	4	1	-	A+M	-	7.095

HONDA
Honda Portugal, SA
Telf.: 219 155 300 Email.: hondamotor.portugal@honda-eu.com

Fourtrax TRX 250 TM	229	4	1	15.5	5	180	6.600
Fourtrax 500 FM 4X4	475	4	1	25.2	5+M	271	9.000
Fourtrax 680 FA 4X4	675	4	1	33	A+M	277	13.200

IMOTO
Sociedade Comercial do Vouga, LDA
Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net

Kid 50	49	4	1	-	Aut.	58	750
Snake 50	49	2	1	-	A+M	144	2.172
Snake 100	96	2	1	-	A+M	144	2.277
RC 125 Sport	119	4	1	-	4	70	1.675
Spider 250	244	4	1	-	A+M	175	2.478

KAWASAKI
Multimoto Motor Portugal, S.A.
Telf.: 256000200 Email.: geral@multimoto.pt

Brute Force 300	271	4	1	22	Aut.	242	4.990
Mule 600 2x4	401	4	1	12.5	Aut.	432	10.995
Mule 610 4x4	401	4	1	13.5	Aut.	461	10.350
Brute Force 750 4x4 EPS	749	4	2	50	A+M	316	11.525
Brute Force 750 4x4 EPS Camu	749	4	2	50	A+M	316	11.895
Mule 4010 Diesel	953	4	3	24	Aut.	752	15.775

KYMCO
Manuel Vieira Condeça, SA
Telf.: 218 400 034 Email.: mavico@mail.telepac.pt

MXU 50	49	2	1	4.1	Aut.	167	2.599
Maxxer 300 4T	271	4	1	19.3	Aut.	213	4.499
MXU 300 4T	271	4	1	19.3	Aut.	240	4.999

MASSEY FERGUSON
Tractores de Portugal, SA
Telf.: 218 551 000 Email.: geral@mt.pt

MF 300 2	280	4	1	-	5x2+M	248	6.484
MF 300 4	280	4	1	-	5x3+M	265	6.983
MF 400 4	371	4	1	-	5x2+M	284	7.981
MF 500 4	493	4	1	-	5x2+M	293	8.978

PGO
Sociedade Comercial do Vouga, LDA
Telf.: 234601500 Email.: comercial@vouga.net

Bugrider 50	49	2	1	-	A+M	252	3.342
Bugrider 200	199	4	1	-	A+M	272	4.404
X-Fire 300	244	4	1	-	A+M	228	4.443
Bugrider 250 R	249	4	1	-	A+M	324	6.219
Bugracer 500	460	4	1	-	A+M	398	10.699
Bugracer 500i SPR	460	4	1	-	A+M	398	11.370

POLARIS
Masac, Comércio e Importação de Veículos, SA
Telf.: 231 410 750 Email.: masac@masac.pt

Ranger EV	-	-	-	-	Aut.	761	18.300
Ranger RZR 170	-	4	1	-	Aut.	227	5.075
Ranger RZR S	-	-	-	-	-	-	16.000
Sportsman 850 XP	-	-	-	-	-	-	12.000
Hawkeye 2X4	299	4	1	-	A+M	236	5.625
Trail Blazer 330	329	4	1	-	A+M	-	5.990
Outlaw 450	449	4	1	-	5+M	-	9.225
Ranger 400	455	4	1	-	Aut.	476	12.700
Ranger 400	455	4	1	-	Aut.	476	10.500
Ranger 500 EFI 4X4	499	4	1	-	A+M	539	12.000
Scrambler 500	499	4	1	-	A+M	254	8.750
Sportsman 500 F.I.	499	4	1	-	Aut.	316	8.750
Sportsman T. 500 EFI	499	4	1	-	A+M	-	9.990
Outlaw 525 IRS	510	4	1	-	5+M	-	9.725
Outlaw 525 S	510	4	1	-	5+M	179	9.225
Ranger 800 XP EPS	760	4	2	-	Aut.	561	17.175
Ranger RZR 4	760	4	2	-	Aut.	429	18.700
Ranger RZR-S EPS	760	4	2	-	Aut.	454	19.725
Sportsman 800 EFI	760	4	2	-	A+M	347	8.990
Sportsman 800 Touring	760	4	2	-	Aut.	316	12.000
Sportsman 800 X2 Dlx.	760	4	2	-	A+M	396	12.000
Ranger RZR	800	4	-	-	Aut.	430	14.000
Sportsman 850 F.I.	850	4	2	-	-	362	13.500
Sportsman 850 Touring	850	4	2	-	-	362	13.990
Sportsman 850 XP	850	4	2	-	-	-	12.000
Sportsman 850 XP EPS	850	4	2	-	-	-	12.500

SMC
Jovimoto
Telf.: 231419640 Email.: geral@jovimoto.pt

Mini Ram	49	2	1	-	Aut.	58	995
US 50	49	2	1	4.25	Aut.	140	1.997
RAM 250	249	4	2	19.9	5+M	180	3.595
Captain 300	270	4	2	20.4	5+M	197	3.995
Ram 300	270	4	2	20.4	5+M	197	4.585
Jumbo 302	288	4	1	20	A+M	262	4.995
Ram 300 CVT	288	4	1	20.1	A+M	202	4.395
RAM 520 RR	499	4	1	50	5+M	198	6.995
Ram 520 RR SM	499	4	1	50	5+M	198	7.495
J-Max 700 4x4	675	4	1	49	A+M	320	8.450
J-Max 700 L 4x4	675	4	1	49	A+M	344	9.215

SUZUKI
Veículos Casal, SA
Telf.: 234300760 Email.: suzuki@moteo.pt

QuadSport Z50	49	4	1	-	Aut.	78	2.299
QuadSport Z90	90	4	1	-	Aut.	127	2.999
QuadSport Z400	398	4	1	-	5+M	169	7.699
KingQuad 500 Auto	493	4	1	-	A+M	-	10.199
KingQuad 750 4x4	722	4	1	-	A+M	-	11.399

SYM
Moteo Portugal, S.A.
Telf.: 234300760 Email.: sym@moteo.pt

Quadlander 300 S	300	4	1	-	A+M	200	4.799

TGB
Motorien
Telf.: Email.: motorien@motorien.es

Blade 550i SE	503	4	1	38.7	Aut.	352	7.349
Target 550 IRS	503	4	1	38.7	Aut.	345	7.199
Blade 1000 LT	997	4	2	-	Aut.	-	10.099

YAMAHA
Yamaha Motor Portugal, LDA
Telf.: 214 722 100 Email.: yamaha@yamaha-motor.pt

Grizzly 350 2WD	348	4	1	-	-	-	6.395
Grizzly 350 4WD	348	4	1	-	A+M	243	7.795
X-Max 400 Momo D.	395	4	1	31	Aut.	215	6.795
Grizzly 450 eps	421	4	1	-	-	-	9.750
Grizzly 450 eps Camo	421	4	1	-	-	-	9.950
YFZ 450 R	439	4	1	-	5	159	10.595
YFZ 450 SE	439	4	1	-	5	159	11.095
Grizzly 700	686	4	1	-	A+M	274	11.995
Grizzly 700 Camo	686	4	1	-	A+M	-	12.195
Grizzly 700 SE	686	4	1	-	-	-	12.695
YFM 700 R	686	4	1	-	5+M	180	10.195
YFM 700 R SE	686	4	1	-	5+M	180	11.195

CAPARICA PELES

Visite-nos em
www. caparicapeles.pt
Azinhaga da Silveira, Armazém B, 1.º Andar
2815 SOBREDA
Telf. 21 295 22 32 / e-mail: info@caparicapeles.pt

Yamaha XSR 900

A XSR900 é simplesmente brilhante.
Uma experiência de condução extraordinária proporcionada pela tecnologia de ponta e influenciada por uma herança de competição inigualável. O melhor do novo conceito de engenharia da Yamaha, num design retro, prestando tributo a máquinas clássicas intemporais.

Concebida para ditar regras

ANTERO
Av. Dr. Moreira de Sousa, 2315 | 4415-385 Pedroso
Tlf: 227843045 Tlm: 919500007
vendas@anteromotos.pt
www.antero.pt

mash Mash Portugal - Roda Gigante, Lda.
Rua General Sousa Reis, 1685-136 Caneças | Portugal | Tel: +351 219818589 | email info@mash.pt

autódromo internacional algarve

12 HORAS DE PORTIMÃO

EWC FIM ENDURANCE WORLD CHAMPIONSHIP

10 e 11 de Junho 2016

AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE

Participação de:
Miguel Oliveira

Apoios institucionais:

FIM · AIA motor clube ...because races matter · FMP · TURISMO DE PORTUGAL algarve · Portimão · visitportimao.com · ipdj

Apoios:

bancoctt · YAMAHA · SOARES garrafeira | wines & spirits · DELTA CAFÉS

Parceiros Oficiais:

DUNLOP · MOTUL · TAG Heuer

Media Partner:

EUROSPORT EVENTS

www.aia.pt

aprilia

APRILIA SR MOTARD 125

AGORA POR 1990€*

#be a racer

www.apriliaportugal.pt

* Valor sem despesas de legalização.

motovest

Mais de 300m² em vestuário e acessórios para si e para a sua moto

Rua Acácio Paiva, 25 B - 1700-004 Lisboa | Tel. 21 099 00 15 | info@motovest.com

www.motovest.com

motocenter®

2º Aniversário Motocenter

De motociclistas para motociclistas

Os clientes que visitarem a Motocenter nos meses de abril e maio, e ali comprarem pneus para a sua moto, independentemente do fabricante dos pneus e modelo de pneu, ficam automaticamente habilitados a receber um localizador pessoal GPS. No total a Motocenter tem seis dispositivos para sortear. A juntar a este sorteio, a Motocenter anuncia que na compra de pneus da marca Michelin nos principais modelos, o cliente recebe 30 euros, valor que será depositado na conta bancária do cliente pela própria marca francesa.

MICHELIN · BRIDGESTONE · DUNLOP · METZELER · PIRELLI · Continental · HEIDENAU · RINALDI · DURO · Mitas · AVON · Sava · IRC · NANKANG

HYPERSPORT · TOURING · URBAN · CUSTOM · TRAIL · OFF-ROAD · SCOOTER · MOTO 4

Rua Dr. António Martins, nº 3A | 1070-091 Lisboa | Tel. 217 271 590 - 217 271 584 | geral@motocenter.pt | www.motocenter.pt | Visite-nos no motocenter

EP MOTOS

Concessionário Oficial

SUZUKI · Way of Life! · SYM

WWW.EPMOTOS.PT / GERAL@EPMOTOS.PT

RUA DE CAMPO DE OURIQUE, 49 | 1250-060 LISBOA

TELFONES: 213 881 477 | 211 530 760

CONCESSIONARIO OFICIAL

JPMMOTOS

SUZUKI · SYM Engineered for Life · PEUGEOT

SYM FIDDLE 125	KEEWAY SILVERBLADE 125	HONDA CBR 125	SUZUKI BURGMAN 200	SYM GTS 125 EVO	HONDA CBF 125
1.500€ 2014	2.350€ 2013	2.750€ 2011	2.000€ 2006	1.950€ 2010	1.950€ 2011
YAMAHA X MAX 250	KTM EXC 350F	HONDA PCX	SYM MAXSYM 400i ABS	YAMAHA XP T MAX 530 ABS	HONDA AFRICA TWIN XRV 750
2.900€ 2011	6.950€ 2013	2.000€ 2011	4.000€ 2014	9.500€ 2013	4.000€ 1996
SUZUKI GSXR 600R L1	SUZUKI GSXR 1300 HAYABUSA	HONDA DN 01 700	SUZUKI INTRUDER M 1500	HONDA HORNET 600	HONDA CB 1000R
8.500€ 2011	9.500€ 2009	6.500€ 2008	10.000€ 2012	5.000€ 2011	6.500€ 2010
HONDA CBR 600 F	YAMAHA R1	HONDA CBR 1000RR	HONDA VFR 800	BMW R 1100 RS	KAWASAKI ZZR 1400
1.950 € 1993	4.500€ 2005	7.800€ 2008	5.000€ 2004	3.900 € 1993	7.500€ 2008

Rua Luís de Camões, nº 36 • Póvoa de Santo Adrião • Tel.: 219 375 083 • Tm: 917 601 656 / 914 057 774 • info@jpmmotos.pt • www.jpmmotos.pt

MOTO PONTO®
LOJA OFICIAL
REV'IT!
SHOEI Schuberth Arai
Cofidis
Rua da Junqueira, 1-A 1300 Lisboa | Tel.: 21 364 06 53 | Tlm.: 912 176 338 | motoponto@gmail.com | www.motoponto.pt www.facebook.com/MotoPonto
VISA MB

Moto Ponto Junqueira

23 anos a cuidar da sua segurança

MOTO PONTO®2
LOJA OFICIAL
DAINESE
agv
Lisboa
Cofidis
Av. D. Vasco Da Gama 39A Restelo (Lisboa) | Tel.: 21 099 93 90 | Tlm.: 912 174 800 | motoponto@gmail.com | www.motoponto.pt
VISA MB

www.facebook.com/MotoPonto
www.motoponto.pt

Colorado - EUA

Este ponto geográfico, denominado "American Flag", nas imediações de Aspen, proporciona vistas incríveis a quase 3900 metros de altitude

AVENTURA NAS ALTURAS

Subir de moto as Montanhas Rochosas, onde outrora apenas os mais intrépidos alpinistas conseguiam chegar, por ocasião do Adventure Rally Rockies Edition, permitiu aos fãs das trail mais enduristas concretizar uma aventura a quatro mil metros de altura, nesta fabulosa cordilheira.

Texto e fotos: Thorsten Dentges

O trilho de Cinnamon Pass não é para hidrofóbicos! Em dias de chuva, as secções não pavimentadas tornam-se em verdadeiro rios que tornam impossível a travessia

A bandeira norte-americana, ou a "stars and stripes" como é conhecida, é não só uma representação física da sua pátria, mas também um símbolo do engenho e conquista das ações norte-americanas. Em 1945, seis soldados ergueram do chão a sua bandeira em Iwo Jima, depois de uma das mais significativas batalhas da II Guerra Mundial e deixaram-na no ponto mais alto daquelas ilhas do Pacífico. A lendária foto que imortalizou este momento será, para sempre, a representação da vitória dos "heróis" norte-americanos contra os "maléficos" japoneses. Mais tarde em 1969, o astronauta Buzz Aldrin ergueu a bandeira na superfície da lua, sob o olhar atento de milhões de americanos invadidos por uma enorme sensação de orgulho… Algo que eu próprio estou a sentir agora! Eu, o terrorista de cabelo longo, cuja pátria os Estados Unidos declararam como um destino a evitar, depois de um certo ator de "westerns", e mais tarde um desatinado cowboy texano com tendência a envolver-se em todos os conflitos do Mundo, chegarem à sala oval. Tudo em nome do patriotismo, simbolizado por um pedaço de tecido pintado a vermelho, branco e azul.

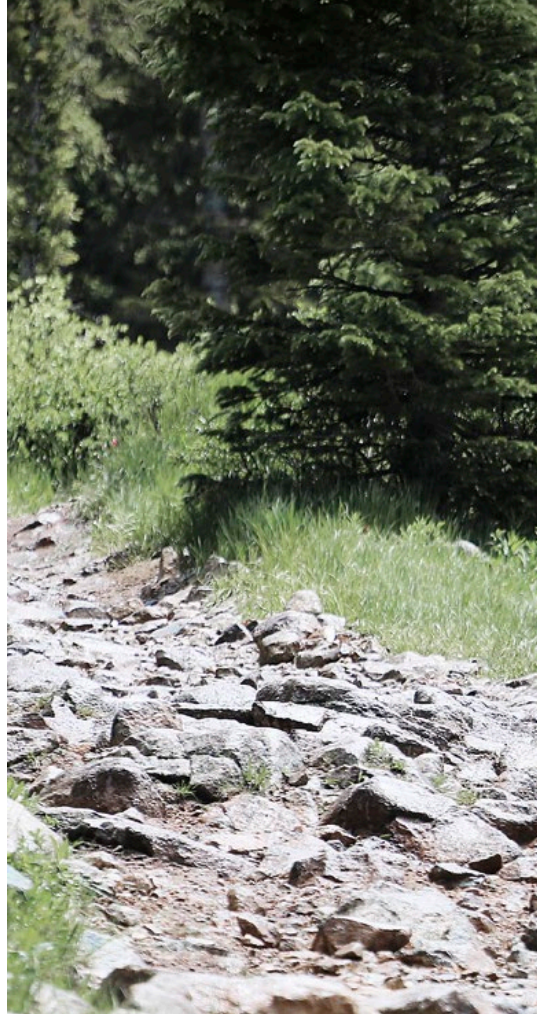
Mas, neste momento, adoro a "stars and stripes". Sinto-me sem ar, exausto mas invadido por um sentimento de alegria, tudo causado pelo facto de, a quase quatro mil metros de altura, o ar ser rarefeito, especialmente depois de manobrarmos uma moto com quase 240 quilos por campos escorregadios, íngremes subidas pedregosas, apertados trilhos de lama no meio de florestas profundas e caminhos em "zig-zag" capazes de levar ao enjoo. Tudo isto para chegar ao cume, onde encontro uma escarpa após a qual se encontra uma queda de 200 metros e de onde sou brindado por uma vista desafogada sobre uma paisagem de outro planeta.

Vales de um verde vivo, com flores selvagens, rios, lagos cristalinos incorporados na enorme gigante rochosa que é a montanha. Não se vê uma única estrada, uma única casa, uma única pessoa. Apenas paz, natureza... E a "stars and stripes" a abanar ao vento.

O fim deste monumental trilho à beira da escarpa recebeu o nome de "American Flag" (bandeira americana). É verdade que este pico, no seio das Montanhas Rochosas do Colorado, não se compara em altitude ou dificuldade de subida com o Monte Everest, mas, chegando ao topo com a minha companheira bicilíndrica, exausto, sinto-me como se tivesse descoberto este cume e o tivesse reclamado para a humanidade. Por isso mesmo fico perplexo por encontrar aqui, a dançar ao vento, a bandeira norte-americana, da mesma forma que Sir Edmund Hillary, primeiro alpinista a alcançar o cume do Everest, ficaria algo desiludido se, depois da sua ascensão, encontrasse um artefato da civilização já presente no topo. Parece que, afinal, sou só o segundo…

Claro que esta minha ilusão começa rapidamente a desfazer-se, à medida que começo a ouvir o som de motores, proveniente de três veículos semelhantes a carrinhos de golfe, alcançarem o meu inexpugnável cume. Destes ROV's, Recreational Off Highway Vehicles, (veículos de recreio em fora de estrada, também conhecidos como UTV ou "Side-by-Side") surgem a avó, o avô, o pai, a mãe e um pequeno grupo de crianças com cestos de picnic. Estes veículos servem precisamente este propósito: realizar passeios pelas montanhas com o mínimo esforço, algo ideal para um povo que considera o

Não existem estradas asfaltadas na pequena cidade de St. Elmo. Logicamente, os SUV's, os carros de todo-o-terreno e os UTV são os meios de transporte preferenciais



Ao lado do Museu das Minas, em Pitkin, encontramos a bandeira americana e a do Colorado

Pedregulhos do tamanho de bolas de basquetebol e escarpas rochosas levam moto e piloto aos limites

PUBLICIDADE

KEEWAY
ITALIAN DESIGN

0% JUROS | 0% ENTRADA
48 MESES | 4,7% TAEG

BLACKSTER 250i	NOVO MODELO
PVP	3.590,00€
Entrada	0,00€
Prestação	74,79€
Prazo	48 Meses
Valor financiado	3.590,00€
Comissão de abertura de contrato	100,00€
TAEG - 4,7%	TAN - 0,00%
MTIC*	3.923,39€

* Montante Total Imputado ao Consumidor

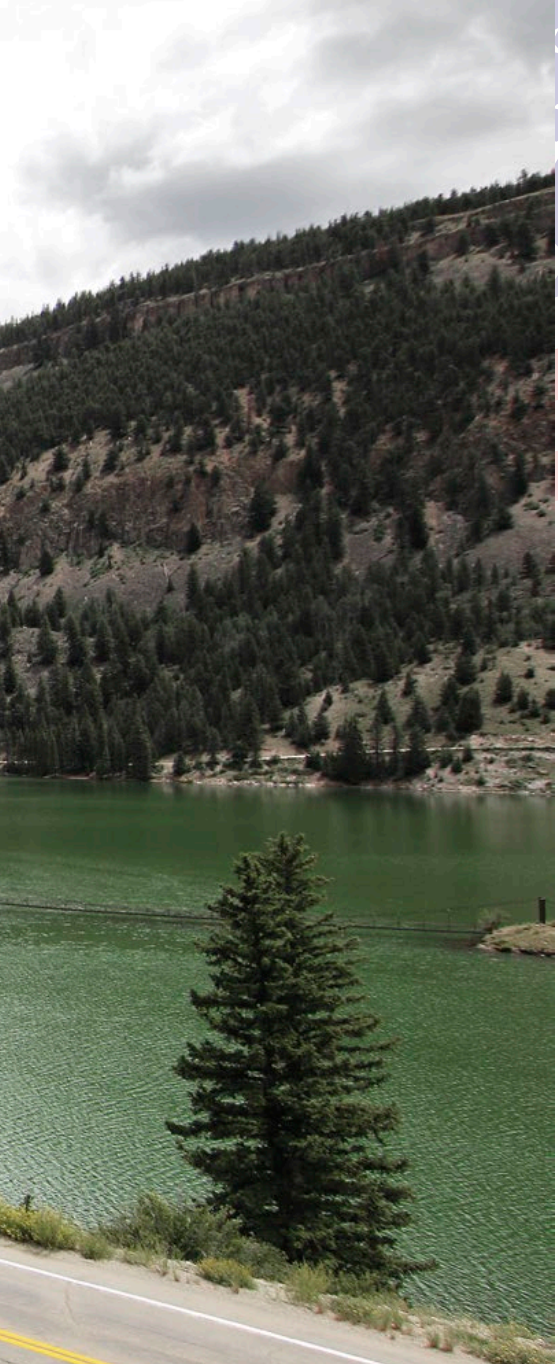
Multimoto

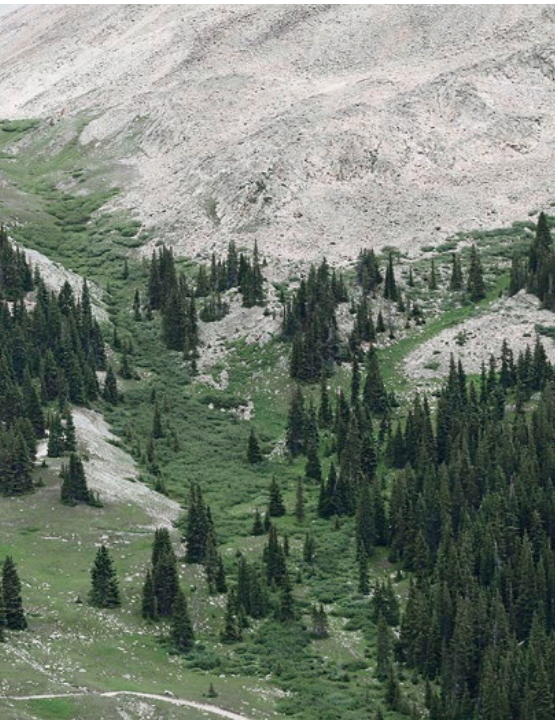
www.keeway.pt | info@keeway.pt

Contrato crédito automóvel - Exemplo representativo (Keeway Blackster 250i). Acresce reconhecimento e envio de declaração de extinção reserva de 41,00€ e de cobrança de 3€ por prestação. Condições válidas até 31 de Maio de 2016, condicionadas à TAEG máxima em vigor à data da contratação, nos termos do artº 28 do DL133/2009, se aplicável. Informe-se no Santander Consumer. Os valores apresentados excluem imposto de selo, despesas de registo, I.S.V. e I.U.C (1ª anuidade). Despesas de transporte para os Arquipélagos da Madeira e dos Açores, não incluídas.

A zona nacional de recreio de Curecanti a oeste de Gunnison é palco de diversas atividades

A população de Pitkin é compreendida por apenas 66 habitantes, é a única povoação em diversos quilómetros e tudo permanece quase inalterado desde a sua fundação em 1879





exercício sobrevalorizado. Curiosamente (ou não), este tipo de veículos é um *best seller* por estas bandas. Dada a dificuldade em alcançar este ponto, como me foi explicado, foi aqui colocada a bandeira que, à medida que se vai danificando com o passar dos anos, é substituída pelos alpinistas que vão chegando.

No Colorado a "American Flag" é, assim, um dos pontos de atração turística a visitar e, na minha opinião, é um dos mais bonitos locais que se pode visitar de moto!

Por fim, o meu colega toca-me no braço e oferece-me uma barra de cereais, que aceito, apesar de não esconder a inveja ao observar a família do picnic a devorar enormes sandes a pingar de gordura. Mas está na hora de tirar a BMW do descanso e voltar à viagem já que não temos tempo a perder, uma vez que estamos a participar num rali! No entanto, esta prova tem tanto de Rali Dakar como a "American Flag" tem de Monte Everest.

Este evento é denominado "Adventure Rally Rockies Edition" mas, numa descrição mais terra-a-terra, será antes uma enorme caça ao tesouro para homens e mulheres que gostam de andar de moto, particularmente motos de trail-enduro, bicilíndricas, uma vez que as estradas até à partida são convidativas a alguma diversão.

Das estradas asfaltadas até aos caminhos de terra batida, passamos por locais com significado histórico, cafés agradáveis, restaurantes especialistas em barbecue e miradouros mais acessíveis que a American Flag. As regras do rali são bastante simples: percorrer grandes distâncias de moto ao mesmo tempo que vamos colecionando a maior quantidade de pontos possível. O campo de jogo é do tamanho de metade do Alentejo, pelo que o dia é passado a rolar muitíssimos quilómetros, enquanto as noites são passadas em grupo, tal e qual como descreve um dos versos da conhecida música "Rocky Mountain High" de John Denver: "Friends around the campfire and everybody's high... Rocky Mountain High, Colorado". Com efeito, esta música tem uma importância significativa no Colorado, adotando quase o papel de hino nacional secundário.

À volta da fogueira, mais de uma centena de participantes, organizados em equipas de dois, reúnem-se para planear o percurso do dia seguinte e trocar informações sobre as suas experiências. A prova é composta por cerca de 90 desafios distintos, algo que a torna num dos eventos principais da Adventure Riders na América. No quartel general, o Tamichi Inn em Gunnison, a variedade de participantes reúne-se e troca experiências.

Klaus, um carpinteiro alemão de 47 anos, vive há 30 anos no Novo México e levou a sua Honda por 500 km de estradas de terra, para marcar presença neste rali, cumprindo assim uma espécie de prólogo da grande prova.

Os dois texanos Joe e Daniel, apresentaram-se com as suas BMW R 1200 GS e Suzuki V-Strom 650 com pneus de estrada, pelo que não escondiam algum receio de ter de fazer os quase 1500 km de regresso a casa com algumas peças a saltarem da moto. Claro que todo o esforço destes motociclistas não se compara à experiência dos nativos americanos e pioneiros do século XIX, que enfrentaram as Montanhas Rochosas com enorme esforço. Mas claro que as diversas paragens, com oportunidade de provar algumas das delícias locais, também constituem por si só uma experiência única.

No entanto, a nossa equipa apenas consumiu barras de cereais em vez das deliciosas refeições quentes, numa tentativa de poupar o máximo de tempo possível e conquistar o máximo de pontos pelo caminho. O que nos esperava em seguida era mais uma subida, que terminaria num percurso de alguns quilómetros pelo litoral de um lago inundado pela subida das águas, que nos chegava aos joelhos e onde a queda ocasional era inevitável.

Mas não foi só de ralis que se fez a nossa aventura. Numa outra competição, os participantes eram chamados a contar as suas maiores aventuras, com vista a coroar a melhor história. Claro que, aqui, o termo "aventura" adota significados muito díspares. Para uns era utilizar um WC público, para outros descer uma queda de água dentro de um barril... Mas para Larry, um engenheiro do Wisconsin, vencedor da melhor história, tinha ainda um outro significado. Pouco antes de partir para o rali, Larry planeou dar um passeio na sua BTT. No entanto, esta tinha sido roubada. Quando se deslocou à esquadra para apresentar queixa, os agentes foram informados pelo sistema informático de que Larry tinha faltado a uma audiência em tribunal por causa do seu divórcio… há 23 anos atrás! Isto levou os agentes a deterem Larry e a apresentarem-no ao juiz, dois dias depois, que acabaria por declarar uma sentença a favor de Larry. Acontece que, no Colorado, é legal fumar marijuana e transportar uma arma de fogo no porta luvas do carro, mas faltar a uma audiência em tribunal, mesmo que esta tenha ocorrido há 23 anos atrás, é algo imperdoável aos olhos da lei! É caso para dizer que, por ver as montanhas aos quadradinhos durante dois dias, a música de Larry foi mais "Jailhouse Rock" do que "Rockie Mountain High". Definitivamente, uma aventura inesquecível!

infos

O Colorado é atualmente o destino mais procurado nos EUA, e com razão! O "Mountain State" oferece inúmeras atividades lúdicas ao ar livre e é um paraíso para os praticantes de Enduro.

Karte: MAIRDUMONT/Claudia Werel

Duração: 7 dias
Distância total: cerca de 1000 km

E.U.A.

Capital: Washington
Área: 9,63 milhões km²
Fundação: 1776
Moeda: Dólar (USD)
População: 317 milhões

DIREÇÕES:

O melhor destino é Denver, no Colorado. Voos de Lisboa com uma ou duas escalas estão disponíveis a partir de 850 € por pessoa. Para ir de Denver a Gunnison, o melhor é alugar um carro e conduzir cerca de 4 horas.

ALUGUER DE MOTOS:

Nestes websites é possível encontrar motos de aluguer que se enquadram nos requisitos dos trilhos das montanhas rochosas: www.houseofmotorrad.com, www.coloradomotorcycle adventures.com, www.wdsma.com e www.tourbikes.com. A disponibilidade é limitada, pelo que as reservas devem ser feitas com rapidez.

ADVENTURE RALLYE:

Este evento foi criado pelas publicações norte-americanas Cycle World, Motorcyclist e Dirt Rider. Os interessados que registem a sua participação com antecedência, podem deslocar-se ao *base camp* perto de Gunnison com a sua moto, para participar na edição da prova que se realiza nas montanhas rochosas. No que diz respeitos às motos, a diversidade é grande: de grandes trails como a BMW R 1200 GS, a KTM 990 Adventure e a Suzuki V-Strom, passando por monocilíndricas de pequena cilindrada como a Honda XR 400 ou a Kawasaki KLR 650, e terminando em verdadeiras motos de rali convertidas a partir de motos de série. Mas a maioria dos participantes acaba mesmo por optar por motos bicilíndricas.

A prova define-se maioritariamente pela sua componente mais turística do que propriamente pela competição. As regras são simples: dois participantes formam uma equipa e recebem um mapa e um roadbook onde estão assinalados cerca de 90 objetivos, que podem ser uma estrada interessante, um miradouro, uma atração turística, um caminho mais "puxado", um campo de pedregulhos ou um rio que os participantes terão de alcançar ou percorrer. Assinalados a verde estão os percursos asfaltados, a azul os percursos de gravilha ou de terra batida e a preto os percursos fora de estrada. Os denominados "duplos diamantes pretos" identificam percursos de grande dificuldade e requerem um avançado grau de experiência em Enduro para completar. As equipas recebem pontos por completar os objetivos, e, no final dos dois dias da prova, estes são contabilizados, apesar de muitos dos participantes optarem por permanecer mais tempo nesta zona com vista a explorar por conta própria.

A próxima edição do Adventure Rallye Rockies Edition realiza-se nos dias 14 a 17 de julho de 2016. Existem pacotes com um custo de 560 € que incluem acesso ao evento e hotel com pequeno almoço e jantar incluídos. Para mais informações contacte a organização pelo e-mail: tonia.troncone@bonniercorp.com.

POR CONTA PRÓPRIA:

Quem quiser experimentar as maravilhas das Montanhas Rochosas por conta própria deve alugar uma moto entre junho e setembro, pois, fora do período de verão, as passagens que visitámos estão muitas vezes bloqueadas. Para se guiar, recomendamos os mapas "Butler Motorcycle" (www.butlermaps.com). Por fim, recomendamos que apenas percorra estes percursos com um parceiro pois, apesar de não ser raro encontrar outras pessoas nestes trilhos, ficar isolado da civilização sem forma de contactar ninguém é um risco demasiado grande.

Rolar nestas paisagens é totalmente viciante e leva o corpo a libertar um sem número de endorfinas

NOVA GAMA WD-40® SPECIALIST® MOTORBIKE

01 LIMPAR **02** LUBRIFICAR **03** PROTEGER

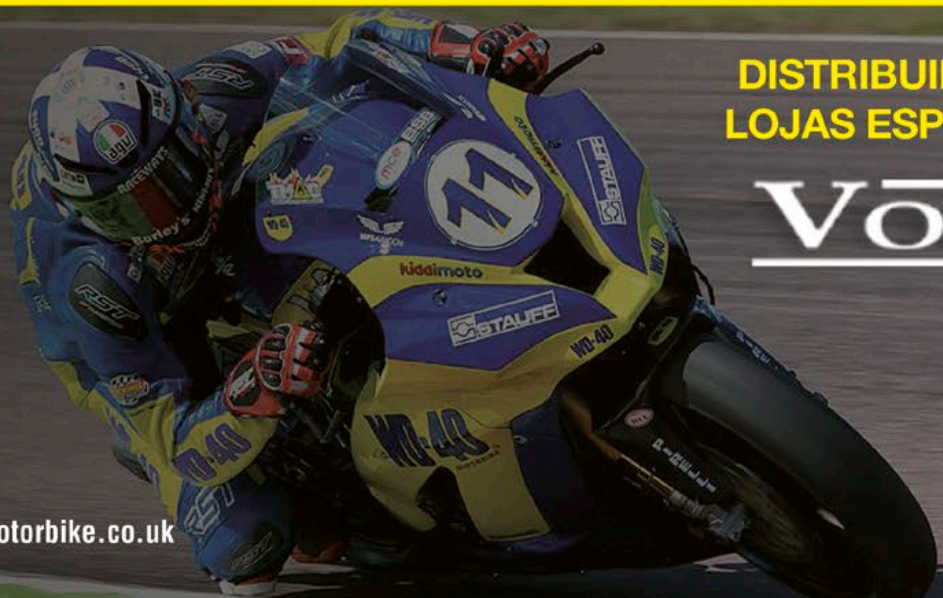
EXPERIMENTE JÁ!

NOVO

CUIDAMOS DA TUA MOTO!

NOVA GAMA WD-40® SPECIALIST® MOTORBIKE PARA OS UTILIZADORES MAIS EXIGENTES DO MUNDO DAS DUAS RODAS. COMPLETO E EFICAZ CUIDADO DA MOTO TODO O ANO.

WD-40 SPECIALIST MOTORBIKE



DISTRIBUIDOR OFICIAL LOJAS ESPECIALIZADAS

VOUGA

www.wd40.pt
www.wd40specialistmotorbike.co.uk

Douro - 2ª parte

BEM REGADO

Seja pelas águas do Douro ou pelas vinhas que se cultivam em ambas as margens do rio, o nosso roteiro deste mês encontra-se bem regado pela Mãe Natureza, desde a espanhola Aranda até aos pés de Miranda do Douro, onde termina esta segunda parte da viagem.

Texto: Luis López **Fotos:** Lluís Llurba

Na dupla página anterior, Zamora saúda a nossa chegada, com o Douro aos pés da cidade. Aqui, cruzando a linha férrea em Castronuño

STRAIL

Douro - 2ª parte

À esquerda: igrejas em Tudela de Duero e Toro. Em baixo, Tordesilhas e a clássica vista da sua ponte. À direita: o castelo de Peñafiel

Deixamos as frias terras de Castela e Leão, que começámos a percorrer no primeiro capítulo do nosso roteiro ao longo do rio Douro, já com o outono bem adiantado. É terra de vinho, de borrego para o acompanhar, de carpintarias artesanais e fábricas de móveis de todos os estilos, que, embora não tenham vivido momentos de grande prosperidade nos últimos anos, continuam a ser um dos pilares económicos da região.

Trata-se de uma zona que tem pouco movimento durante o inverno, pelo que não é má ideia rodar por estas paragens nessa altura... desde que não nos importemos de sofrer as baixas temperaturas dos dias mais curtos do ano. Além do mais, os imponentes e intermináveis hectares de vinha encontram-se nesta altura despojados do seu deslumbre, pelo que, se procuram as cores e os odores campestres na sua plenitude, talvez seja de ir alguns meses antes ou depois. Nós não tivemos oportunidade de escolher e, valendo-nos de uma BMW R 1200 RT, regulámos o assento e os punhos aquecidos para "meio gás" e partimos comodamente para a segunda etapa da rota do Douro.

Saindo de Aranda de Duero, o mais simples, sobretudo para não nos afastarmos do nosso objetivo de entrar em Portugal por alturas de Miranda do Douro, teria sido mantermo-nos no traçado da N-122, mas isso iria contra a nossa vontade de desfrutar da moto por estradas pouco movimentadas; assim, apontámos em direção a Valladolid pela BU-120, passando Berlangas de Roa, onde nos começamos a aperceber da tónica por que se irá reger todo o trajeto, ou seja, quilómetros e quilómetros de vinhas despidas, esperando que regressem os seus momentos de glória após o inverno.

O traçado contorce-se e seguimo-lo fielmente, continuando os nossos passos pela estrada BU-130, aqui dirigindo-se para a Nacional 122, que referimos antes, com o rio a precipitar-se aos seus pés de entre uma densa vegetação, a poucos metros do asfalto.

O Douro e o Duratón

Assim chegamos a Peñafiel, exatamente onde o rio Duratón se funde com as águas do Douro, local onde estabeleceram a sua base de operações algumas das mais prestigiadas e tradicionais casas vitivinícolas da região demarcada da Ribera del Duero. É o caso das adegas Protos, com as suaves linhas do seu telhado peculiar a

PUBLICIDADE

JUST RELAX.
It's a SCHUBERTH.*

*Tranquilo. É um Shubert.

SRC READY

webBikeWorld.com
Motorcycle Product of the Year Award
2015

SCHUBERTH

O novo Schuberth M1 é o capacete jet mais inovador construído até hoje. Inspirado por apaixonados do motociclismo, o M1 oferece inúmeros estilos e variações possíveis de forma a adaptar-se ao seu estilo próprio. Seja original. Customize o seu **M1**.

Para mais informações visite:
WWW.GOLDENBAT.PT ou **WWW.SCHUBERTH.COM**

M1

Curvas com bom asfalto marcam a entrada no Parque Natural do Douro

deslumbrarem o viajante, tanto como o rico sabor dos seus néctares; estes eram elaborados noutras instalações mais antigas, escavadas no subsolo de um dos promontórios que se erguem nos arredores do centro urbano. Mas é melhor não entrarmos no laborioso processo da produção do "sangue de Cristo", já que o nosso espaço para esta reportagem e o tempo para a fazer estavam limitados, e tínhamos ainda um longo caminho pela frente. A N-122 bordeja o núcleo urbano de Peñafiel, pelo que alguns cruzamentos se podem tornar perigosos, com camiões de mais de 12 metros a tentarem atravessar a estrada de um lado ao outro.

Foi ainda com sabor nos lábios do último Protos que nos foi oferecido que metemos pela estrada de Pesquera de Duero, para chegar de novo à Nacional após passar por Quintanilla de Onésimo. Seguimos assim o Douro de forma mais próxima até chegar a Tudela, onde, no seu centro histórico, nos iremos deparar com mais uma surpresa no que respeita a monumentos históricos, a igreja paroquial de La Asunción, que valerá a pena descobrir com tempo. Entretanto, as curvas descritas pelo nosso rio desenham uma cuidada silhueta que delimita a zona urbana da vila. A velha estrada de Soria, como ali é conhecida, conduz-nos à CL-600 rumo a Boecillo e, mais adiante, a Tordesilhas. Para isso, tivemos de passar ao lado de Valladolid, na tentativa de nos mantermos junto ao curso do Douro. Ficará para outra altura uma visita à capital da província de Castela e Leão.

Gelo invernal

Se os nossos leitores eram habituais frequentadores da Concentração dos Pinguins, sabem bem do que falamos quando nos referimos ao gelo invernal. Uma fina camada branca que cobre prados, telhados e automóveis ou motos que por ali tenham pernoitado, como se tivesse caído um nevão em toda a zona.

Foi assim que encontrámos a nossa moto bem cedo pela manhã, momento em que o termómetro digital da R 1200 RT marcava três graus abaixo de zero. Descemos pela ponte, deixando atrás de nós o centro histórico da cidade e, uma vez a salvo e já na rotunda, seguimos à direita em direção a Castronuño, rolando paralelos à via rápida de Salamanca, durante vários quilómetros de longas retas. Castronuño deleita-nos com o cenário do Douro e do seu belo meandro que bordeja a localidade, e seguimos viagem passando por Villafranca de Duero em direção a Toro, cuja herança histórica nos obriga a fazer nova paragem.

À saída de Toro, podemos continuar pela N-122, acompanhados pelo rio e pela via férrea, ou, pela margem oposta, seguindo a estrada de Peleagonzalo até Zamora. Outra paragem obrigatória.

Por fim, e depois de nos afastarmos do rio durante um bom punhado de quilómetros, reencontramo-nos com ele já perto do final desta parte do roteiro, descendo até Bermillo pela estrada que vai de Zamora para Fermoselle e entrando na ZA-324. Após dezenas de curvas de bom asfalto chegamos ao Parque Natural do Douro, aos pés de Miranda do Douro e da sua barragem – valendo-se da força de um rio que, a partir daqui, vai correr rumo ao Atlântico já em território português. Outro idioma, outros vinhos e idêntico zelo pelo seu tratamento e elaboração. A seguir no próximo mês.

Em **destaque**

1 Adegas Protos, Peñafiel

Um dos cartazes de Peñafiel são as suas adegas, produzindo o vinho da Ribera del Duero. Espetacular e com tradição, fundada em 1927, a da casa Protos merece um destaque. Já então, figurava à entrada das suas instações o dizer "La primera de la Ribera". A sua atual sede de operações, impressionante e tecnologicamente vanguardista, mantém vivo esse espírito empreendedor, que podemos testemunhar caso participemos numa das suas visitas guiadas, algo que desde já recomendamos.

2 Assunção de Nossa Senhora, Tudela

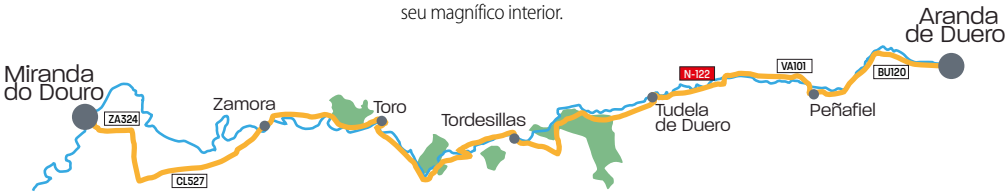
Uma vista exterior da igreja paroquial de La Asunción, em Tudela de Duero, serve de chamariz para agendar uma visita guiada no posto de turismo de Tudela. Situada no centro histórico, faz gala de um extraordinário estilo gótico, com uma fachada que apenas encontra paralelo no seu magnífico interior.

3 Plaza Mayor, Tordesilhas

Com construção datada dos séculos XVI e XVII, a bela Plaza Mayor de Tordesilhas é um dos ex-libris de uma cidade espanhola que tem, também para Portugal, um significado bastante importante, por ter sido ali assinado, a 7 de junho de 1494, o célebre tratado entre Portugal e Espanha, segundo o qual os dois países dividiam entre si as terras descobertas e por descobrir, fora da Europa.

4 Santa María la Mayor, Toro

Autêntico núcleo e referência de um conjunto urbano marcado por uma arquitetura românica de transição, destacado-se aqui o pórtico de La Majestad. Declarado monumento nacional de Espanha, foi mandado erigir pelo monarca Fernando III e terminada já em estilo gótico durante o reinado de Sancho IV. Uma paragem absolutamente obrigatória neste nosso roteiro.



5 Miranda do Douro

A bela catedral de Miranda do Douro é um dos monumentos de maior destaque desta região fronteiriça. Situada em pleno centro da cidade, trata-se de um monumento renascentista do ano 1552, supostamente erguida sobre as fundações da igreja de Santa Maria. Classificada como Monumento Nacional, no seu interior podemos ver um magnífico retábulo composto por 56 imagens biblícas.

DADOS DO ROTEIRO

Designação: Rio Douro (II)
Partida: Aranda de Duero
Chegada: Miranda do Douro
Distância: 263 km

AVALIAÇÃO

Condução	■■■■■■■□□□
Paisagens	■■■■■■■■□□
Cidades	■■■■■■■■□□
Gastronomia	■■■■■■■■□□

BMW **R 1200 RT**

Aos comandos de uma moto como esta RT. com punhos e assento aquecido, qualquer inconveniente devido ao frio é quase anedótico. Para além disto, a regulação do ESA, que adequa o conforto das suspensões ao estado do piso, complementa os parâmetros para uma viagem em "executiva".

PUBLICIDADE

BMW GS Experience

AVENTURA NOS AÇORES

Estivemos em São Miguel, nos Açores, perdidos no Atlântico, para testar a "jóia da coroa" da BMW, a R 1200 GS. Acompanhados por paisagens deslumbrantes em trilhos de terra e estradas de asfalto, a GS Experience levou as maxitrail alemãs aos limites da resistência.

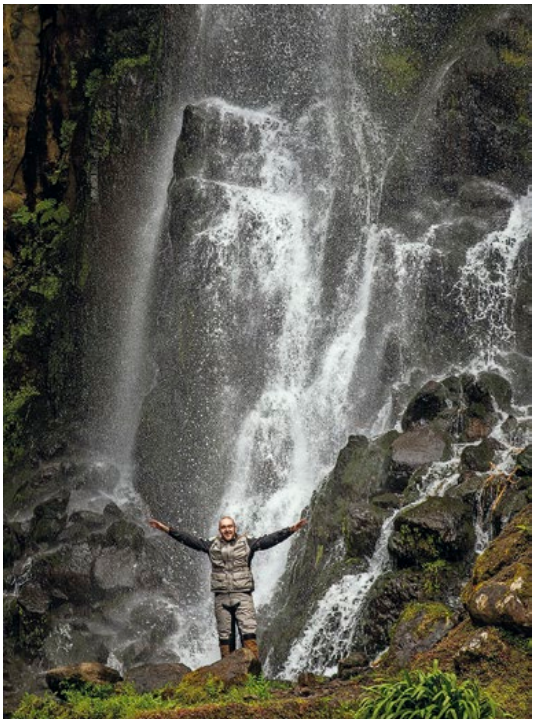
Texto: Bruno Gomes **Fotos:** João Veiga dos Santos

Enfrentar trilhos lamaçentos, rasgados por enormes regos criados por chuvas torrenciais, aos comandos de uma moto de 238 kg de peso, não é de todo a minha ideia para uma visita ao arquipélago dos Açores, em concreto à ilha de São Miguel. Mas a BMW Motorrad Portugal, embalada por aquele que foi o melhor primeiro trimestre de sempre a nível de matriculações (+14% de matriculações em comparação com 2015), teve outra ideia e organizou uma aventura açoreana que, muito apropriadamente, foi apelidada de "GS Experience".

O objetivo desta aventura de dois dias era testar as reais capacidades da popular R1200 GS tal e qual como sai do concessionário - com pneus de estrada e carregada de extras como as suspensões eletrónicas Dynamic ESA, mas, principalmente, com os vários modos de Pro – Dynamic, Enduro e Enduro Pro - que se juntam aos mapas de série Rain e Road.

Com o "quartel general" no Santa Bárbara Eco Beach Resort, na Ribeira Grande, arranquei para o BMW GS Experience decidido a levar aos limites a R1200 GS. O primeiro dia tinha por objetivo testar a GS em ambiente puramente "offroad", percorrendo trilhos na Lagoa das Sete Cidades e área circundante, com oportunidade para experimentar as diferenças entre os modos Enduro e Enduro Pro. E se eu estava à espera de ter tempo para me aclimatizar ao ambiente, a realidade foi precisamente a oposta.

Mesmo antes de chegarmos à localidade de Candelária, no noroeste de São Miguel, a caravana das GS abandonou os pisos de asfalto e apontou as atenções à primeira dificuldade: um trilho com aproximadamente 3,5 quilómetros de extensão. Com Enduro selecionado, as primeiras dificuldades apareceram na forma de regos bastante profundos, que roubaram toda a minha atenção da paisagem natural conforme ia ficando mais e mais embrenhado nesta subida até



Seja na Lagoa das Sete Cidades, ou na cascata da Ribeira dos Caldeirões, a água foi uma companhia a tempo inteiro nesta GS Experience, ou não estivessemos numa ilha...

ao miradouro da Lagoa das Sete Cidades, conhecido como a Vista do Rei. A suspensão eletrónica ia aguentando os impactos, enquanto a tração da roda traseira ia sendo maximizada pelo evoluído sistema de controlo de tração. Mas a GS não faz milagres...

De repente dei por mim deitado na lama. "O que é que aconteceu?!". A traseira fugiu para um enorme rasgo, e assim que a distribuição de pesos se alterou a GS fugiu debaixo de mim num perfeito 360º na lama. Felizmente não estava sozinho nesta aventura e os "motorraders" que me seguiam rapidamente apelaram ao espírito de equipa, imprescindível numa GS Experience. Moto em pé, verificação de danos, tudo "OK", siga viagem. Nas mãos dos mais experimentados as GS ultrapassaram as dificuldades com facilidade. Mas a verdade é que a lama ia fazendo vítimas, eu incluído. Foram diversas as vezes em que fiquei atascado. Mas, graças ao esforço de todos, as R1200 GS chegaram ao miradouro das Sete Cidades, já no asfalto. No entanto, a R1200 GS não estava ali para ver as vistas. Sempre com Enduro selecionado, a GS Experience seguiu caminho por pisos de terra "soft". Por alguns momentos troquei para Enduro Pro para sentir a diferença, e rapidamente percebi que o modo Pro torna a GS bastante sensível e apropriada para os motociclistas experientes que pretendem puxar pela moto ao limite, com a traseira a deslizar. É aí que a GS se mostra evoluída e equilibrada. Não digo que não se sinta o peso, e o motor boxer acaba por impedir alguns movimentos da perna, mas o comportamento é previsível e em percursos abertos até descansei, enquanto apreciava a beleza natural que me rodeava. Mais umas fotos para recordar, e de novo com os motores a trabalhar e modo Road selecionado, arrancámos por estrada asfaltada até ao almoço. A forma como a BMW R1200 GS consegue mostrar-se capaz de percorrer percursos "offroad" e, segundos depois, transformar-se numa estradista através do toque num botão, é verdadeiramente fantástica. Se da parte da manhã o percurso foi no alto das paredes da cratera,

Nas Furnas de São Miguel, uma merecida paragem para foto de grupo, antes de regressarmos à lama com as R1200 GS a mostrarem o que valem!

Nos Açores o tempo muda rapidamente de cinzento para azul... mas as paisagens são sempre iguais: fantásticas!

da parte da tarde o cenário foi o oposto, nas margens da Lagoa Azul, onde a areia amolecida pelas águas da lagoa voltou a colocar à prova as potencialidades TT da GS. A BMW R1200 GS voltou a mostrar-se capaz de enfrentar a menor tração do piso sem problemas, e mesmo a frente apresentou reações previsíveis e perfeitamente controláveis.

Manhã do segundo dia, dedicado aos pisos de asfalto com alguma aventura à mistura. Neste segundo dia a GS Experience rumou ao Nordeste. Foram muitos quilómetros percorridos ao longo da costa de São Miguel, percorrendo a soberba estrada EN1-1A, a poucos metros do Atlântico. Oportunidade para testar os modos Road e Dynamic. Com o famoso ilhéu de Vila Franca do Campo em "ponto de mira", as largas e encadeadas curvas desta estrada costeira mostraram uma GS equilibrada. A certeza de direção é fantástica, e o peso do conjunto dilui-se perfeitamente na boa dinâmica proporcionada pela resposta assertiva do acelerador, com as suspensões eletrónicas a digerirem as poucas imperfeições.

Rapidamente chegámos à povoação das Furnas e às muitas fumarolas que nos avisam que esta é ainda uma região com um vulcão ativo, mas adormecido, depois de uma breve passagem pela Lagoa das Furnas, através de inúmeras curvas e contra-curvas. Dynamic Pro foi o modo escolhido na minha GS ao longo desta secção do percurso, e quase instantaneamente senti toda a moto a ficar mais "rijinha" e a pedir para acelerar de curva em curva, com a forquilha a não afundar facilmente e o acelerador a responder de forma mais "nervosa" aos impulsos. Se alguma coisa há a apontar, foi que senti o ABS a funcionar diversas vezes e a prolongar a travagem. No entanto, isso é em parte explicado pelas vacas que estão por todo o lado nesta ilha... Ou melhor, o que elas deixam na estrada! É impossível percorrer mais de 100 metros em São Miguel sem enfrentar um "presente" de aroma exótico na estrada. O grande problema até nem é o cheiro, mas sim a falta de aderência do asfalto.

Poucos minutos depois de sairmos das Furnas, a caravana das GS regressou aos caminhos de terra e, neste caso, através do famoso troço da Tronqueira, local de vegetação mais densa e por onde passa o Rali dos Açores. Novamente com Enduro selecionado, e num percurso sinuoso sem muitas escapatórias, a R1200 GS voltou a brilhar pela forma controlada como se deixa levar para as trajetórias. Apenas os pneus de estrada iam provocando um ou outro calafrio, assim como o peso do conjunto quando tinha de inserir a frente numa curva mais apertada. Estava ultrapassada a última grande dificuldade do GS Experience Açores e, a partir daqui, com o Farol do Arnel a servir de guia na ponta Nordeste de São Miguel, era só uma questão de levar a viagem até ao fim em Ribeira Grande.

Para trás ficaram dois dias intensos aos comandos da BMW R1200 GS, com dificuldades, muito espírito de companheirismo e entreajuda, e uma paisagem que merece ser descoberta por todos nós, de enorme variedade de verdes que vamos encontrando ao longo dos caminhos que cruzam São Miguel. Se era possível fazer esta experiência com outras motos? Sim. Mas, com o GS Experience, a BMW Motorrad Portugal não disse que só com a GS é que éramos capazes de transpor os obstáculos. O que na realidade se demostrou, e com poucos estragos – eu estava à espera de ver um ou dois sensores de ABS e controlo de tração estragados, e não vi – é que esta alemã consegue enfrentar com eficácia os vários cenários que lhe "atiramos", independentemente do nível de experiência que o condutor tenha, pois a eletrónica e ciclística da R1200 GS consegue deixar-nos sempre no controlo das operações. ⊣

BMW GS Experience: **destaques da aventura**

Para os leitores que pretendem visitar a ilha de São Miguel e percorrer os trilhos do BMW GS Experience, deixamos aqui, de uma forma mais detalhada, o percurso desta aventura açoreana. A verdade é que, qualquer que fosse o caminho escolhido, a beleza natural desta ilha do arquipélago dos Açores é suficiente para deixar qualquer visitante de boca aberta, pela força e quantidade de tons de verde. Os destaques vão para a magnífica Lagoa das Sete Cidades, no canto Noroeste da ilha. Aliás, São Miguel é um destino perfeito para visitar, pois rapidamente nos conseguimos deslocar de um lado ao outro da ilha, sendo que as condições climatéricas também se alteram com uma rapidez estonteante. Se visitar a ilha não perca a oportunidade de conhecer os campos de chá da Gorreana, com fábrica e museu abertos ao público, as fumarolas e o parque Terra Nostra nas Furnas, considerado há bem pouco tempo como um dos mais belos jardins do Mundo e com piscina de águas termais. Ainda nas Furnas, mais propriamente nas margens da lagoa, a Igreja da Senhora da Vitória rouba as atenções dos viajantes, ou, se estiver disposto a subir bem alto, descubra a Lagoa do Fogo, no topo da Serra da Água de Pau, a lagoa mais alta da ilha. E, para recuperar as forças, nada melhor do que aproveitar a excelente gastronomia: o cozido das furnas (peixe ou carne), marisco, pão lêvedo, os vários licores para "acamar" o repasto, mas principalmente os bifes de vaca, são os destaques. Tudo isto e muito mais está à distância de um voo de cerca de duas horas de Portugal Continental!

O primeiro dia da GS Experience foi dedicado ao "offroad", e no segundo as GS mostraram as aptidões estradistas

PUBLICIDADE

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

www.bridgestone.pt

BATTLAX SPORT TOURING T30EVO

Battlax T30EVO:

A mais recente combinação entre desempenho touring e desportivo

Bridgestone Portugal
Para encontrar o concessionário autorizado Bridgestone mais perto de si, contacte apoio.cliente@bridgestone.eu

MANUEL VIEIRA CONDEÇA S.A
Av. Almirante Reis, 256-1ºDto 1000 - 058 Lisboa
TEL. (+351) 218 400 034
mavico@mavico.com | www.mavico.net

A LIÇÃO DO DOUTOR!

Valentino Rossi voltou a dar uma lição aos críticos ao vencer de forma absoluta e sem oposição o Grande Prémio de Espanha.

Texto: Francisco Brandão Ferreira **Fotos:** Equipas

Em Jerez de la Frontera, Valentino Rossi conquistou a 113ª vitória da sua carreira depois de liderar a corrida desde os semáforos até à bandeira axadrezada, encurtando assim a distância que o separa de Jorge Lorenzo e Marc Márquez, atual líder da classificação.

Mas antes de chegar a Jerez, o Campeonato do Mundo de MotoGP marcou presença na Argentina e no Texas, duas provas onde Márquez voltou à sua melhor forma, conquistando duas vitórias que permitiram ao piloto de Cervera assumir o comando do Mundial. A corrida em Termas de Rio Hondo foi peculiar devido à imposição da Direção de Corrida em realizar uma paragem nas boxes a meio da prova, depois da resistência dos pneus da Michelin ter sido novamente posta em causa devido a um rebentamento súbito do pneu traseiro da Ducati de Scott Redding. Esta paragem obrigatória acabou por contribuir para o espetáculo, pois introduziu um elemento desconhecido na corrida onde Márquez acabaria por levar a melhor sobre Rossi, depois dos pilotos terem entrado nas boxes "colados" um ao outro, com a vantagem para o espanhol, que depois de retomar a corrida acabaria por "fugir".

Em Austin desde cedo se tornou clara a dificuldade que a grelha de MotoGP teria para negar a vitória a Márquez. O piloto dominou todas as sessões de treino, conquistou a "pole" e era o único piloto vencedor neste circuito desde a estreia do mesmo em 2013. Uma rara queda de Rossi logo nas primeiras voltas permitiu ao espanhol assumir uma liderança confortável do Campeonato à saída do G.P. das Américas, onde permanece invicto.

No entanto, a chegada a Jerez, a primeira prova europeia da época, pôs um travão ao domínio e vitórias do piloto de Cervera. Mas, antes do Grande Prémio o centro das atenções foi mesmo Lorenzo!

Dias antes da caravana do Mundial chegar

Márquez sagrou-se vencedor na Argentina e no Texas. Com a chegada à Europa foram as Yamaha que fizeram a festa, num clima ainda algo afetado pela tensão entre Rossi e Lorenzo

Miguel Oliveira fez uma fantástica corrida em Jerez, demonstrando o franco progresso realizado até agora

à Andaluzia, a Yamaha Racing anunciava em comunicado que Lorenzo e a formação nipónica se separariam no final da corrente época. Recorde-se que o piloto espanhol tinha em cima da mesa uma proposta de renovação de contrato da equipa que decidiu não assinar, depois de se ter confirmado o interesse da Ducati em contratar o tricampeão do mundo de MotoGP. A casa de Borgo Panigale preparou uma proposta milionária para o piloto, caso este assinasse com a equipa. Mas, mais do que o dinheiro, a alegada falta de reconhecimento no seio da equipa Yamaha e a possibilidade de conquistar um título mundial com a Ducati, algo que nem o seu maior rival foi capaz de fazer, terá pesado consideravelmente na decisão de dar o salto.

Assim, no mesmo dia em que a Yamaha anunciou a separação, a Ducati confirmou a contratação do maiorquino por dois anos, para as épocas de 2017 e 2018. Na conferência de imprensa que antecedeu o fim de semana em Jerez, o piloto aproveitou para reafirmar o seu empenho na atual época com a Yamaha, com quem espera revalidar o título.

PUBLICIDADE

As Ducati de Iannone e Dovizioso parecem estar amaldiçoadas com quedas, embates e até pneus furados!

Sam Lowes conquistou a primeira vitória da época e Brad Binder conseguiu um triunfo sofrido em Jerez

CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

MOTO GP			MOTO2			MOTO3		
1º	Marc Márquez	82 pontos	1º	Sam Lowes	72 pontos	1º	Brad Binder	77 pontos
2º	Jorge Lorenzo	65	2º	Alex Rins	62	2º	Jorge Navarro	62
3º	Valentino Rossi	58	3º	Johann Zarco	56	3º	Romano Fenati	47
4º	Dani Pedrosa	40	4º	Thomas Lüthi	53	4º	Nicolo Bulega	36
5º	Pol Espargaró	36	5º	Jonas Folger	47	5º	Francesco Bagnaia	34
6º	Maverick Viñales	33	6º	Dominique Aegerter	43	6º	Niccolo Antonelli	31
7º	Aleix Espargaró	32	7º	Luis Salom	31	7º	Enea Bastianini	29
8º	Hector Barberá	31	8º	Hafizh Syahrin	28	8º	Jakub Kornfeil	29
9º	Eugene Laverty	28	9º	Simone Corsi	26	9º	Khairul Idham Pawi	27
10º	Andrea Iannone	25	10º	Franco Morbidelli	24	10º	Philipp Oettl	27
			19º	Miguel Oliveira	5			

Desde cedo as Yamaha mostraram um ritmo dominante, ocupando o lugar cimeiro de todas as sessões de treinos livres, ora com Lorenzo, ora com Rossi. Chegada a sessão de qualificação, tudo parecia indicar que seria o espanhol a converter a Pole Position provisória, que detinha a meros segundos do final da sessão, na Pole definitiva, já que Márquez não tinha ritmo para bater o tempo de Lorenzo. No entanto, Valentino Rossi cruzou a linha da meta com um fantástico tempo que lhe permitiu bater o seu colega de equipa e conquistar a Pole Position.

Depois desta sessão, era esperada uma grande luta entre os dois pilotos da Yamaha e Márquez, que partilhavam a primeira linha da grelha de partida. No entanto, Rossi acabaria por demonstrar um domínio total, assumindo a liderança logo ao apagar do semáforo, que não mais largou. Face à superioridade de "Il Dottore", Lorenzo e Márquez disputaram as restantes posições do pódio, com a vantagem a pender para o piloto da Yamaha, que em fase alguma esteve verdadeiramente ameaçado por Márquez, demonstrando a superioridade da M1 em terras andaluzas. O quarto lugar acabaria por ser de Dani Pedrosa. O piloto espanhol, mais uma vez, não conseguiu acompanhar o ritmo dos três primeiros e cortou a linha da meta a uns longos 10 segundos do seu colega de equipa. As Ducati tiveram mais um fim de semana para esquecer: Dovizioso foi forçado a abandonar depois de um problema ainda por identificar no seu pneu traseiro e Iannone não foi além da 7ª posição.

Em Moto2, Miguel Oliveira mostrou-se fortíssimo em Jerez, partindo da 14ª posição, depois daquela que foi a sua melhor qualificação até à data, e conseguiu alcançar a 6ª posição da corrida em luta direta com Tom Lüthi e com o atual Campeão do Mundo, Johann Zarco, até uma queda ter posto um fim à fantástica corrida do português. Sam Lowes foi o vencedor, reforçando a sua liderança no Campeonato. Apesar de tudo, Miguel Oliveira sentiu-se muito satisfeito com a evolução da moto levada a cabo pela equipa durante todo o fim de semana.

Por fim, em Moto3, Brad Binder fez uma corrida heroica rumo à vitória, depois de ter partido da última posição da grelha devido a uma penalização técnica. O fantástico ritmo do sul-africano, em junção com o tempo perdido pelos três pilotos da frente à medida que lutavam entre si, permitiu ao homem da KTM alcançá-los e rapidamente assumir a liderança.

CLASSIFICAÇÕES POR PROVA

G.P. ARGENTINA / T. RIO HONDO – 2ª PROVA

MotoGP	
1º Marc Márquez	Honda
2º Valentino Rossi	Yamaha
3º Dani Pedrosa	Honda
4º Eugene Laverty	Ducati
5º Hector Barberá	Ducati
6º Pol Espargaró	Yamaha
7º Stefan Bradl	Aprilia
8º Bradley Smith	Yamaha
9º Tito Rabat	Honda
10º Alvaro Bautista	Ducati
POLE POSITION	
Marc Márquez	1m39,411s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Marc Márquez	1m40,243s
RECORDE DA VOLTA	
Valentino Rossi (2015)	1m39,019
Moto2	
1º Johann Zarco	Kalex
2º Sam Lowes	Kalex
3º Jonas Folger	Kalex
4º Alex Rins	Kalex
5º Dominique Aegerter	Kalex
POLE POSITION	
Sam Lowes	1m43,347s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Johann Zarco	1m44,345s
RECORDE DA VOLTA	
Jonas Folger (2015)	1m43,001s
Moto3	
1º Khairul Idham Pawi	Honda
2º Jorge Navarro	Honda
3º Brad Binder	KTM
4º Andrea Locatelli	KTM
5º Joan Mir	KTM
POLE POSITION	
Brad Binder	1m49,767s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Joan Mir	1m56,365s
RECORDE DA VOLTA	
Miguel Oliveira (2015)	1m48,977s

G.P. AMÉRICAS / COTA-AUSTIN – 3ª PROVA

MotoGP	
1º Marc Márquez	Honda
2º Jorge Lorenzo	Yamaha
3º Andrea Iannone	Ducati
4º Maverick Viñales	Suzuki
5º Aleix Espargaró	Suzuki
6º Scott Redding	Ducati
7º Pol Espargaró	Yamaha
8º Michele Pirro	Ducati
9º Hector Barberá	Ducati
10º Stefan Bradl	Aprilia
POLE POSITION	
Marc Márquez	2m03,188s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Marc Márquez	2m04,682s
RECORDE DA VOLTA	
Marc Márquez (2014)	2m03,575
Moto2	
1º Alex Rins	Kalex
2º Sam Lowes	Kalex
3º Johann Zarco	Kalex
4º Dominique Aegerter	Kalex
5º Jonas Folger	Kalex
POLE POSITION	
Alex Rins	2m08,850s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Sam Lowes	2m09,994s
RECORDE DA VOLTA	
Maverick Viñales (2014)	2m10,103s
Moto3	
1º Romano Fenati	KTM
2º Jorge Navarro	Honda
3º Brad Binder	KTM
4º Philipp Öettl	KTM
5º Andrea Locatelli	KTM
POLE POSITION	
Philipp Öettl	2m18,398s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Romano Fenati	2m16,842s
RECORDE DA VOLTA	
Luis Salom (2013)	2m16,345s

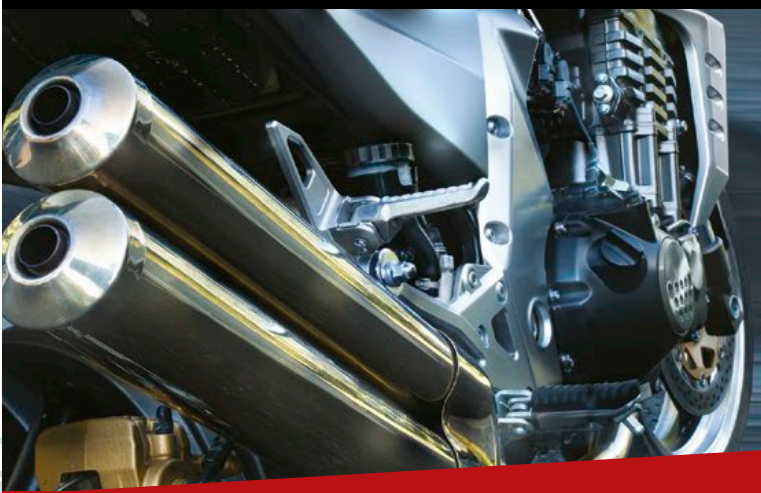
G.P. DE ESPANHA / JEREZ – 4ª PROVA

MotoGP	
1º Valentino Rossi	Yamaha
2º Jorge Lorenzo	Yamaha
3º Marc Márquez	Honda
4º Dani Pedrosa	Honda
5º Aleix Espargaró	Suzuki
6º Maverick Viñales	Suzuki
7º Andrea Iannone	Ducati
8º Pol Espargaró	Yamaha
9º Eugene Laverty	Ducati
10º Hector Barberá	Ducati
POLE POSITION	
Valentino Rossi	1m38,736s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Valentino Rossi	1m40,090s
RECORDE DA VOLTA	
Jorge Lorenzo (2015)	1m38,735s
Moto2	
1º Sam Lowes	Kalex
2º Jonas Folger	Kalex
3º Alex Rins	Kalex
4º Franco Morbidelli	Kalex
5º Johann Zarco	Kalex
POLE POSITION	
Sam Lowes	1m42,408s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Alex Rins	1m42,979s
RECORDE DA VOLTA	
Jonas Folger (2014)	1m42,876s
Moto3	
1º Brad Binder	KTM
2º Nicolo Bulega	KTM
3º Francesco Bagnaia	Mahindra
4º Jorge Navarro	Honda
5º Jakub Kornfeil	Honda
POLE POSITION	
Nicolo Bulega	1m46,223s
VOLTA MAIS RÁPIDA	
Brad Binder	1m46,922s
RECORDE DA VOLTA	
Brad Binder (2015)	1m46,723s

PUBLICIDADE

IT'S WHAT'S ON THE
INSIDE THAT
COUNTS

*O que conta é o que está dentro!



Visite-nos em silkolene.com
para mais informações

FUCHS LUBRIFICANTES , Unip. Lda. I Tel. 229 479 360 I fuchs@fuchs.pt I www.fuchs.pt

FUCHS Silkolene®
SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

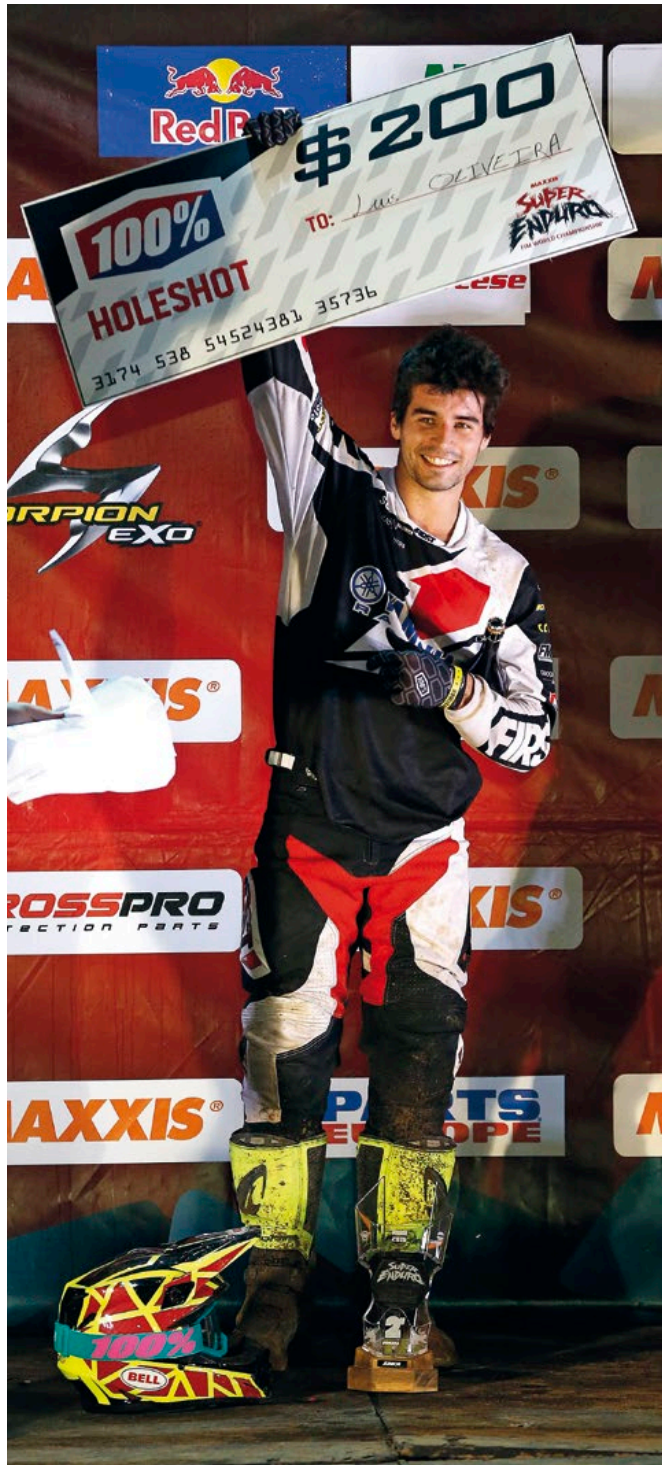
ENTREVISTA

Luís Oliveira

UMA TEMPORADA "TOP"!

Após uma temporada brilhante a todos os níveis, Luís Oliveira não parou e foi Vice-Campeão Mundial Júnior de Super Enduro. Até onde pode ir o "Esgravulhinha"?

Texto: Luís Carlos Sousa **Fotos:** ABC Communication e Red Bull



A época passada foi verdadeiramente "non stop" para Luís Oliveira, com os resultados a acompanharem o esforço: o irrequieto e talentoso filho do campeoníssimo António "Esgravulha" Oliveira sagrou-se Campeão Nacional de Enduro Elite e na classe E1, venceu à geral a Baja Portalegre e triunfou em algumas provas de Motocross que fez a título de treino. Pelo meio, disputou o Campeonato do Mundo de Enduro Júnior e foi 6º no final da época, a dois pontos do top 5. Chegado ao final de uma temporada esgotante, Luís Oliveira ainda arranjou fôlego para se lançar numa nova aventura, o Campeonato Mundial de Super Enduro, sendo Vice-Campeão Júnior na estreia.

Motociclismo - Enduro, Motocross, Todo-o-Terreno, Super Enduro… fazer tantas provas é benéfico ou teria sido melhor manter o foco num só objetivo?

Luís Oliveira - Sem dúvida que é bom focarmo-nos num só objetivo, mas acho que todas as vertentes do motociclismo se complementam umas às outras, daí o ter feito tantas corridas, porque, na verdade, do que eu gosto mesmo é de andar de moto.

Sempre que possível e achava que tinha tempo, participava. Se calhar foi um desgaste físico e, até, mental, demasiado grande.

Ainda para mais, no final do ano meti-me nesta aventura do Super Enduro, que decorreu de dezembro a março e apanhou a nossa pré-época. Se formos a fazer contas, são muitas corridas – no final do ano, tive apenas uns sete ou oito fins de semanas livres. Mas não fico arrependido de ter feito tantas corridas; em todas dei o meu melhor, estive sempre entre os homens da frente, e isso também é importante para mim. É claro que, se tivermos verba e um caminho bem traçado, é melhor ter só um objetivo. Mas, mesmo assim, é sempre bom irmos complementando com estas pequenas corridas.

M. - Existe alguma modalidade que seja a tua preferida?

PERFIL

Nome:
Luís Miguel Anjos Oliveira
Nascido a:
21 de dezembro de 1992
Natural de:
Lisboa
Residente em:
Sintra

Uma decisão de última hora acabou por resultar na conquista do vice-campeonato mundial de Super Enduro Júnior

L.O. - Desde que seja para andar de moto, até mesmo de Velocidade eu gosto! Mas gosto imenso do Enduro. É uma modalidade que ultrapassa um pouco o facto de só pilotar – existe a vertente da mecânica, o saber gerir o esforço, poupar aqui para termos um pico ali… porque são sete ou oito horas por dia a andar de moto. Mas, no fundo, gosto de Motocross, de Enduro, de TT… gosto é de dar gás!

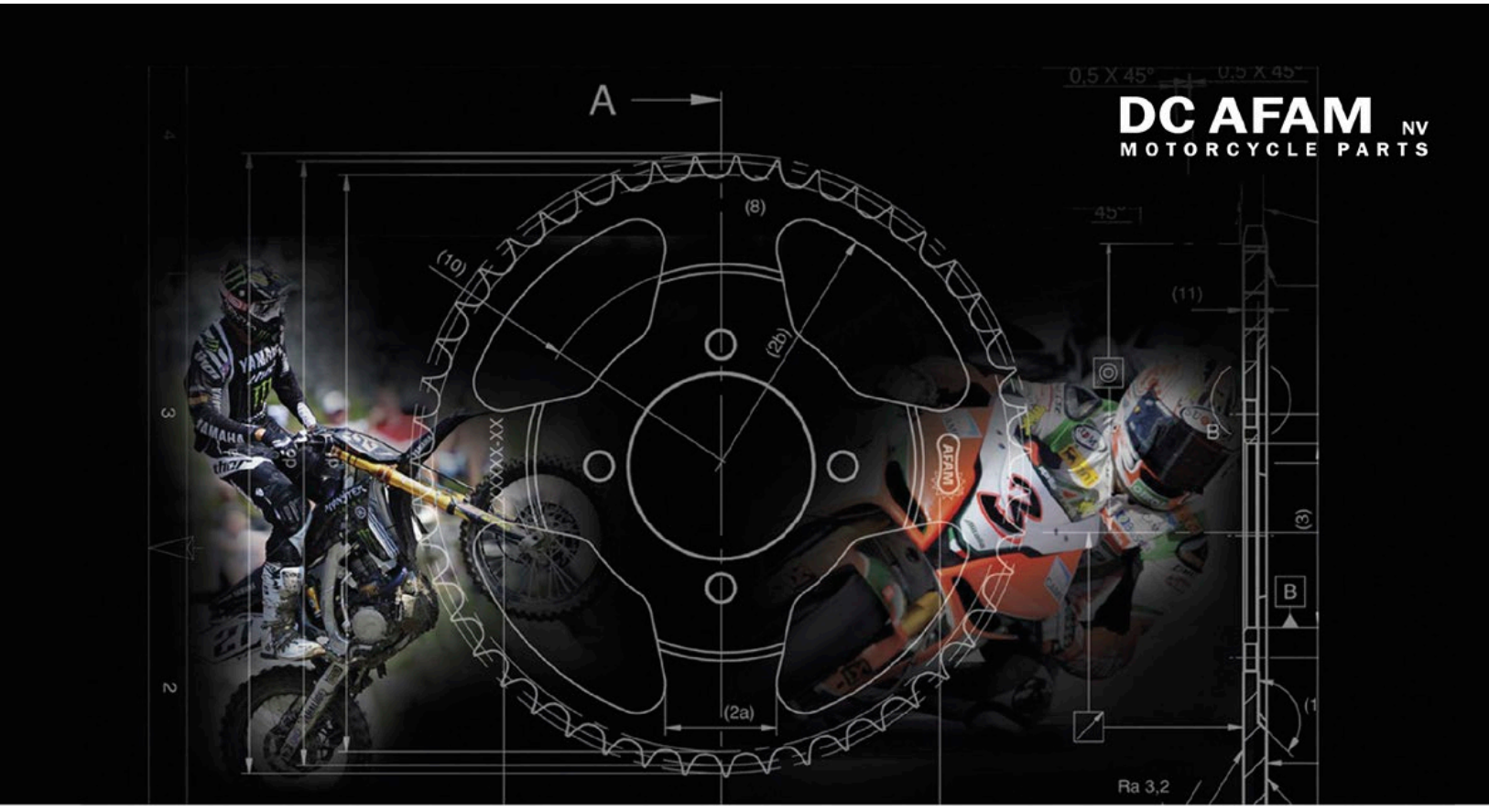
M. - Para o sucesso desta época de 2015 achas que terá contribuído a temporada no Brasil em 2014? Essa experiência deu-te mais bagagem, como piloto e como homem?

L.O. - Ajudou, e muito, sem dúvida alguma. Estar fora um ano completo fez-me crescer e ver as coisas de maneira diferente. Custou-me estar longe da família e dos amigos, mas agora posso dizer que valeu a pena.

Conheci outra cultura, outras pessoas, saí um pouco também da alçada do meu pai, porque é bom não estarmos sempre no mesmo registo. Não trouxe nenhum ponto negativo dessa época no Brasil.

Ter sido Campeão lá também ajudou, e não foi nada fácil – fui Campeão à Geral e da classe em dois campeonatos, o Nacional, que percorria o Brasil inteiro, e um Campeonato em São Paulo, a Copa FX, que era mais Regional mas tinha uma grande dinamização e muito público, até mais do que o Campeonato Brasileiro. Eram sete ou oito corridas mas com uma grande envolvência, e para o dono da equipa foi muito importante.

PUBLICIDADE



O Super Enduro é a modalidade de motociclismo desportivo que mais tem crescido nos últimos anos

M. - Como surgiu no fim da época o Mundial de Super Enduro? É uma modalidade que exige alguma preparação específica?

L.O. - O Super Enduro tem tido um crescimento gigantesco, é a modalidade de motociclismo que mais tem crescido, e tudo partiu de uma conversa com o Pedro Mariano (n.d.r. – responsável pela Comissão de Enduro da F.M.P.). A duas semanas da primeira corrida, ele disse-me "vamos arranjar maneira de fazer este campeonato, porque é mesmo a tua onda e vai ser bom para ti". Eu respondi-lhe que não era assim, que não era fácil, e ele insistia em que tínhamos de tentar, "vamos à primeira e depois logo se vê".

E assim foi! Fomos com uma YZ 250 2T, com que acabámos por fazer as primeiras quatro corridas. Eu, sinceramente, não tinha um grande know how das motos que se usavam no Super Enduro, achei que as dois tempos eram mais favoráveis, mas agora já penso o contrário. Mas foi um ano de aprendizagem, de sucessos, com pódios em cinco das seis corridas. A preparação, tanto da moto como fisicamente, não foi fácil, mas foi um trabalho de adaptação de que gostei muito, e acho que no final do ano é um projeto para continuar e que tem pernas para andar.

> "As grandes maratonas são algo que tenho previsto num futuro próximo"

M. - A médio prazo, sabemos que os rallye-raids e o Dakar são um dos objetivos que tens em mente…

L.O. - Primeiro, há que salientar uma coisa, que é agradecer aos pilotos que andaram lá e que abriram o caminho para o momento que se vive agora, como o Bernardo Villar, o Pedro Amado, o Paulo Marques. Agora há uma febre do Dakar, mas o Dakar já tem muitos anos, e estes foram os pioneiros. O Hélder Rodrigues quando entrou veio fazer evoluir ainda mais este panorama. Quanto a mim, e apesar de não gostar muito de andar a fazer tudo aquilo que os outros fazem, as grandes maratonas são algo que eu tenho previsto para um futuro relativamente próximo na minha carreira. Claro que não seria chegar e fazer o Dakar, há outras corridas antes que tem de se fazer, tem de se estudar, treinar… E depois sim, fazer o Dakar.

M. - No mês passado, e pouco antes do arranque do Mundial de Enduro em Marrocos, decidiste não fazer este ano o campeonato. Porquê?

L.O. - Essa foi uma decisão da minha inteira responsabilidade, porque não consegui encontrar as condições que considerava viáveis para a minha participação. Para fazer o Mundial e estar bem no campeonato tenho de estar de cabeça limpa e com tudo no seu lugar, e eu não tinha isso. Então, optei por não fazer logo a primeira prova, porque sei que se fosse a esta queria fazer as outras, seria tudo em cima do joelho, e assim preferi não ir. Depois, com a participação no Super Enduro, a verdade é que ainda só estamos em abril e eu já estou cheio de corridas. Desde novembro que não paro.

M. - Finalmente, e sendo filho de quem és, é inevitável perguntar-te a influência que o teu pai tem tido na tua carreira.

L.O. - O meu pai e a minha família têm um significado gigante na minha carreira, são eles que estão todos os dias comigo e que me aturam, e nem vale a pena estar aqui a agradecer-lhes porque eles sabem o quanto são importantes. Mas o meu pai, especialmente na parte mecânica e ao longo destes anos em que me acompanha sempre, é fundamental. No ano passado disse-lhe "ajuda-me, mas eu quero que também participes; eu sei que gostas de fazer corridas e fico mais contente se correres do que se ficares de fora" – e, no final, termos sido os dois Campeões foi fantástico (n.d.r. – Luís Oliveira foi Campeão de Enduro Elite e António Oliveira Campeão de Enduro Veteranos).

Para terminar, gostaria de agradecer aos meus patrocinadores - Yamaha Portugal, Surfinportugal.pt, Moto Belas, C.C. Moto, Mercearia Vencedora, VJC Herdeiros, Salgados Moto - e também à minha família e amigos, que estão sempre comigo. ⊣

ESTREIA

FIM ENDUROGP WORLD CHAMPIONSHIP

DIA 20 DE MAIO ÀS 22H00

VODAFONE SD 248 HD 47 | NOS SD 133 HD 144 | /FUELTVPORTUGAL

FUEL TV

FEITA EM CASA

Embora, para muitos, a Bridgestone seja um nome relativamente recente nos pódios do Mundial, devido ao seu envolvimento em MotoGP, a verdade é que, em 1973, Jos Schurgers vencia com uma Bridgestone. Não, não falamos do pneus, mas sim da moto!!

Texto: Alan Cathcart **Fotos:** Kyoichi Nakamura

Durante mais de década e meia, a Bridgestone foi a quinta força na indústria japonesa de motos (ver caixa), passando a concentrar-se apenas na produção de pneus em 1968. No entanto, cinco anos depois, uma bicilíndrica 2T de GP, adornada com o nome do gigante da indústria dos pneus no depósito, conseguiu o inesperado feito de vencer um Grande Prémio e terminar sete vezes no pódio, a caminho do 3º lugar no Campeonato do Mundo de 125 cc – e pilotada pelo homem que, sozinho, concebeu, construiu e desenvolveu a moto, sem ajuda de ninguém, o holandês Jos Schurgers. Como?

"Usei os carteres de uma Bridgestone 175 Dual Twin para fazer o motor", explica Jos, *"e, apesar de ter construído a moto eu próprio - e das únicas outras peças Bridgestone serem algumas partes da caixa de velocidades -, pensei que, se pusesse o nome deles na moto, talvez conseguisse algum apoio. Mas escrevi duas vezes para a fábrica e em ambas as ocasiões recebi uma polida recusa. Só mais tarde é que percebi que tinham mesmo parado de fazer motos completamente, o que significava que nunca iria ter nada da parte deles - e por isso acabaram por ter uma "borla"... Na verdade, deram-me um par de pneus quando viram que eu estava a usar Dunlop na moto, no centenário do Dutch TT, em 1998 – mas a medida era demasiado grande e nunca os usei!"*

Jos Schurgers cresceu em Haarlem, a cerca de 10 km do circuito de Zandvoort, e era louco por motos desde muito novo. *"Eu era um miúdo quando comecei a correr"*, recorda Jos. *"Tinha uma Morini 50 cc 2T que converti para competir, e como era muito novo para conduzir um carro, tinha de vestir o equipamento, sentar-me na moto e pedir a um amigo meu para me rebocar até ao circuito na sua acelera Florett de 50 cc. Nessa altura, ir para os Grandes Prémios era apenas um sonho, mais eu tive algum sucesso e umas boas vitórias na Holanda. As minhas motos tinham bom aspeto e estavam bem preparadas, por isso o Henk Van Veen, que era o importador Kreidler e tinha a sua própria equipa de GP 50, acabou por reparar em mim. Em 1968 deu-me um motor de fábrica que eu instalei num quadro desenhado e construído por mim, e terminei em 5º lugar no Dutch TT em Assen nesse ano – isso provava que eu também sabia construir motos, e acabei por ir trabalhar para o Van Veen a tempo inteiro. Eramos uma equipa pequena, numa oficina nos arredores de Amsterdão, mas tornámo-nos amigos e trabalhavamos bem juntos.*

Foi Schurgers quem imaginou o conceito "lowboy" das Van Veen Kreidler de GP, com o seu desenho longo e rebaixado, que permitia ao piloto semi-ajoelhado" moldar-se ao anatómico depósito de combustível. Em 1970 Van Veen fez dele um piloto da equipa, e correr com as "suas" motos contribuiu para descobrir novos modos de as melhorar.

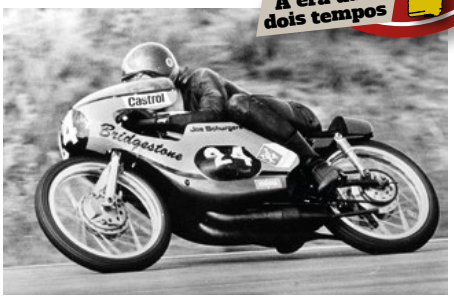
A sua época de estreia como piloto no Mundial foi a 1971, com Jan de Vries como companheiro de equipa. Schurgers conseguiu diversos pódios e um terceiro lugar no final do campeonato, e poder-se ia pensar que estes resultados dariam direito a ver o seu contrato de piloto renovado para 1972. Mas isso não aconteceu.

"A minha altura e peso eram um problema para o sr. Van Veen", diz *Jos Schurgers, que é uma pessoa de estatura média. Ele sempre gostou de anões, que fossem mais baixos e pesassem menos que os meus 69 kg. Mas eu não queria parar de pilotar numa altura em que tudo estava a começar a correr bem, e, apesar dele me ter tentado persuadir a deixar de correr para me concentrar na preparação das motos a tempo inteiro, eu não estava interessado. Assim, fizemos um acordo: eu parava de correr na classe de 50 cc, continuava a trabalhar nas Kreidler para ele, e em troca ele dava-me um espaço na oficina para eu construir a minha própria 125 cc, que se adaptava melhor ao meu tamanho – e foi o que eu fiz."*

Esta 125 cc de construção própria tinha de ser uma bicilíndrica, de refrigeração líquida e, de preferência, com válvulas rotativas, pois o facto de as ter usado nas Kreidler convenceu-o dos seus benefícios nos motores de competição de pequena cilindrada. Surgiu então a Bridgestone 175 Dual Twin, de 20 cv, cujos carteres Jos utilizou para construir um motor com exatamente o dobro da potência, no inverno de 1971/72, feito com uma combinação de componentes internos criados por Schurgers e peças Van Veen Kreidler modificadas.

Para reduzir a capacidade para 125 cc, através de cilindros com dimensões "quadradas" de 43 x 43 mm, foi necessária uma cambota mais pequena, da Hoeckle, com a transmissão à direita. Os pistões Mahle necessitaram de muito trabalho para se adaptarem às

Jos Schurgers (à esquerda) e o autor destas linhas (em cima), durante uma dúzia de voltas em Misano



A Bridgestone nas motos

FUNDADA EM 1931 POR SHOJIRO ISHIBASHI (apelido que, literalmente, se traduz como "ponte de pedra" – stone bridge), a Bridgestone fabricou bicicletas durante vários anos, em particular no período em que o Japão recuperava da 2ª Guerra Mundial. Mas foi o seu período como construtor de motos, entre 1952 e 1968, que deu origem ao crescimento da Bridgestone, numa altura que que a marca era tida como a quinta força em presença na florescente indústria japonesa de motociclos, com a produção a crescer para as 51 mil motos em 1966. Isto foi conseguido com uma gama de motos a 2T com cilindradas entre os 90 e os 350 cc, cada uma delas com características dignas de uma moto de Grande Prémio.

Em 1966, a Bridgestone chegou a fazer uma efémera incursão nos Grandes Prémios, com bicilíndricas de refrigeração líquida no Mundial de 50 cc. Mas, depois de ver as suas motos consecutivamente batidas pelas rivais Suzuki, decidiram focar-se apenas nas motos de estrada, a gozar de um sucesso prometedor nos mercados de exportação, em particular os E.U.A.. Demasiado prometedor, até, para as rivais Honda, Yamaha e Suzuki, que, segundo se diz, se juntaram para "convencer" a administração da Bridgestone de que não seria benéfico para os seus interesses comerciais se continuasse a produzir motos, isto se quisesse continuar a vender-lhes os pneus que equipavam nos seus modelos... Apesar desta ameaça direta nunca ter sido confirmada, o certo é que, em 1968, a Bridgestone anunciou que iria terminar de imediato a sua produçao de motos, concentrando-se a partir daí no crescente negócio dos pneus. Tirem as vossas conclusões.

Ficha técnica

MOTOR

Tipo:	2 tempos, bicilíndrico paralelo, refrigeração líquida
Cilindrada:	124,8 cc
Potência máxima:	41 cv / 14.500 rpm (à caixa)
Dimensões:	43 x 43 mm
Alimentação:	2 carb. Mikuni 28 mm
Embraiagem:	multidisco em banho de óleo
Caixa:	cinco / seis velocidades

CICLÍSTICA

Quadro:	tubular em aço CR-Mo
Suspensão dianteira:	forquilha telescópica Ceriani c/bainhas de 30 mm
Suspensão traseira:	braço oscilante em tubo de aço, 2 amortecedores Marzocchi
Travão dianteiro:	tambor Fontana de 180 mm
Travão traseiro:	tambor Yamaha de 140 mm
Medidas das jantes:	2.50-18"(F) / 2.75-18" (T)
Pneus:	Dunlop KR73 (F) / KR 83 (T)

MEDIDAS

Distância entre eixos:	1310 mm
Peso:	85 kg (a seco - sem óleo, água e combustível)
Ano de construção:	1972
Velocidade máxima:	225 km/hora (Spa-Francorchamps, 1973)

A Bridgestone voltou à garagem de Schurgers em 1992, e lá ficou até ao Centennial TT de Assen em 1998, onde correu após uma restauração profunda ao longo de seis semanas

novas dimensões, e foi empregue uma ignição Krobe e um par de carburadores Mikuni de 28 mm que, apesar de ficarem "espetados" um de cada lado, resultaram numa largura total da moto de 380 mm. Este motor "Bridgestone" de 125 cc acabou por debitar 41 cv às 14.500 rpm, à caixa, o que, combinado com a carenagem minimalista que cobria o quadro em aço Cr-Mo – que Jos desenhou e soldou ele próprio, e onde depois instalou a forquilha Ceriani e um par de amortecedores Marzocchi – tornou a Bridgestone na rainha da velocidade na sua classe na altura. Isto, apesar de ser cerca de 10 kg mais pesada que as suas rivais Derbi e Morbidelli de fábrica...

Após alguns problemas iniciais, Schurgers e a Bridgestone 125 tornaram-se imbatíveis no campeonato holandês de 1972, conquistando um título nacional que mantiveram no ano seguinte. A sua estreia em Grandes Prémios chegou a meio da época, na sua corrida de casa em Assen, com um encorajador 4º lugar, seguido de um par de 5ºs lugares na Alemanha Oriental e na Suécia, e um 8º posto na última corrida do ano, em Barcelona.

Novos desenvolvimentos ao longo do inverno tornaram a Bridgestone mais refinada e mais potente e, em 1973, dois terceiros lugares na Alemanha e na Jugoslávia, com um excelente 2º posto pelo meio, em Monza, provaram que a Bridgestone era capaz de ser competitiva mesmo contra Kent Anderson, o líder do Mundial após ter ganho as quatro primeiras corridas do ano, aos comandos da Yamaha OW-15 de fábrica. *"A minha moto era, na verdade, um pouco mais veloz que a do Kent em velocidade máxima, mas eu tinha um grande handicap que era a caixa de cinco velocidades, especialmente na reaceleração à saída das curvas, com o nosso peso extra combinado"*, recorda Jos.

Arranjar uma caixa de seis velocidades era demasiado caro, até ter conseguido o apoio do jornal diário De Telegraaf, o que permitiu a Schurgers encomendar ao especialista local Herman Meyer um caixa de seis, que chegou mesmo a tempo do Dutch TT. Mas os constantes problemas ao engrenar as mudanças durante os treinos fizeram-no pensar duas vezes, e voltou a montar o seu motor com caixa de cinco para a corrida (só foi construída uma única Bridgestone 125GP, por isso não havia moto suplente, só um motor extra).

À entrada para a última volta, Jos Schurgers tinha subido para terceiro após ter saído muito atrás na grelha, mas, a meio dos 7,7 km que o circuito tinha então, a Bridgestone ficou a trabalhar a um cilindro, com o holandês a arrastar-se até um amargo 11º lugar. *"Foi o meu pior momento nas corridas"*, diz-me.

Mas o desapontamento não durou muito pois, logo na semana seguinte, em Spa-Francorchamps, Schurgers conseguiu uma vitória de sonho no seu circuito favorito, deixando a Morbidelli de Angel Nieto a 22 segundos – e usando desta feita a caixa de seis velocidades.

No final dessa época de 1973, foram terceiros no Mundial de 125 cc, o que é impressionante, numa moto construída e mantida pelo próprio piloto, apenas com a namorada como equipa de boxes ocasional, quando ela conseguia arranjar um voo barato e folga no trabalho – especialmente derrotando motos de fábrica como as Morbidelli, Maico ou MZ. Um lugar numa equipa de fábrica para 1974? Porque não?

Mas isso não aconteceria. Mesmo na altura, tal como hoje em dia, o passaporte que tínhamos fazia diferença, e, apesar da Holanda ser um centro reputado de preparação de motores a dois tempos durante a década de setenta, os seus pilotos tinham de se autofinanciar para poderem competir no Mundial de Velocidade.

Apenas os carteres e alguns elementos da caixa pertenciam a uma Bridgestone 175 Dual Twin, uma moto de estrada

De qualquer modo, na altura, Schurgers estava muito ocupado a trabalhar para Henk Van Veen, mas agora como engenheiro-chefe de desenvolvimento na fabulosa e exótica OCR1000 VanVeen Rotary.

"Já trabalhavamos nela desde 1972, e o Sr. Van Veen não ficava muito contente quando eu me ia embora durante semanas para as corridas. Por isso, tudo se resumiu a uma escolha simples: vou correr, mas aí já sem um emprego que me permitisse ganhar dinheiro pelo meio para a Bridgestone, ou paro de correr, continuo com o projeto da OCR1000 e tento uma nova carreira como projetista? Na verdade, não tinha escolha – apesar de, mais tarde, me ter arrependido de não ter continuado, pelo menos durante mais um ano."

A moto continuou ao serviço ocasionalmente, como contrapeso terapêutico para as pressões do trabalho no estúdio de design, e, na verdade, Jos Schurgers terminou duas vezes em quinto nos Dutch TT de 1974 e 1975, tendo-a depois vendido a um piloto local, Henk Van Kessel. Este comprou o segundo motor, de seis velocidades, resolveu os seus problemas, montou uma – muito necessária – embraiagem a seco, rebatizou a moto como AGV-Condor, para satisfazer os seus patrocinadores (a Bridgestone não se podia queixar!), e continuou a correr com ela até 1978, sendo então vendida novamente após ter terminado no pódio em cinco ocasiões, nas épocas de 1975 e 1976. Nada mau, para uma "especialidade caseira"...

Em1992, aconteceu o cenário do "tenho a tua antiga moto, queres comprá-la de volta?", e a Bridgestone voltou a casa -mais tarde restaurada para a condição original que vemos nas fotos, voltando a correr no Centennial TT em Assen, em 1998. ⊣

PUBLICIDADE

sbs®
PASTILHAS DE TRAVÃO PARA TODAS AS UTILIZAÇÕES
PRODUZIDAS NA DINAMARCA
HS SINTERIZADA
A combinação perfeita entre performance e estabilidade sob condições extremas.
TOURING & SPORT | FRENTE | HS | Sinterizada
TOURING & SPORT | TRÁS | LS | Sinterizada
CLASSIC & CRUISER | FRT/TRÁS | HF | Cerâmica
STREET
ADVENTURE I SPORT I TOURING
DISTRIBUIDOR OFICIAL
lusomotos veículos e acessórios, s.a.
Rua do Barreiro, nº31
3780-621 Aguim - Anadia
Telf.: 231 510 860 | Fax: 231 515 269
E-mail: geral@lusomotos.com
www.lusomotos.com

Guzzi Le Mans by Ton-Up Garage

ESPÍRITO MOTO GUZZI

Velocidade, espírito desportivo e uma poderosa nota de escape, são algumas das caraterísticas que definem a mais recente criação da Ton-Up Garage.

Texto: Francisco Brandão Ferreira **Fotos:** Ton-Up Garage

As longas linhas da Guzzi LeMans são acentuadas pela carenagem frontal, que se junta ao depósito alongado e ao belíssimo assento em pele

O assento em pele é, por si só, uma obra de arte com o símbolo da Ton-Up e com uma abertura para chegar à ignição da moto

O mais recente projeto da Ton-Up Garage, conhecida casa de preparação do Porto, levou à criação de uma moto que reúne o *pedigree* desportivo de uma das marcas italianas de maior relevo do último século, e o consolida com um design clássico intemporal. A base foi uma Moto Guzzi Le Mans, modelo que começou a sua vida em 1976 como uma opção mais desportiva da casa italiana e conta com o tradicional motor V2 montado transversalmente de 844 cc.

Graças às emoções que este modelo ainda hoje desperta, a Ton-Up aceitou o desafio de converter este modelo clássico numa moto capaz de fazer fé ao passado desportivo da marca, não só em aspeto, mas também em performance, abraçando um *look* clássico já de si inerente a este modelo. Nascia assim a Guzzi Le Mans 1000, by TuG!

O V2 que equipa a Le Mans 850 conta originalmente com um caráter muito robusto, graças ao elevado binário proporcionado por esta configuração de motor e por uma capacidade rotativa impressionante, que constituiu um bom ponto de partida para a equipa da Ton-Up. A conversão do motor de 844 cc para 1000 cc, a montagem de carburadores de competição, ignição eletrónica e o fabrico de um novo sistema de escape foram essenciais para alcançar a máxima performance desta unidade, que prova que a idade muitas vezes não passa de um número. Como prova disso, a Ton-Up revela que durante o desenvolvimento deste projeto participou com a Le Mans em algumas corridas de rua, vulgo "street races", onde constataram que a sua moto era capaz de derrotar as neoclássicas mais recentes do mercado e até mesmo alguns modelos desportivos bem recentes.

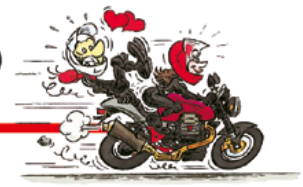
Ao nível do design, um dos pontos que imediatamente se destaca é a disposição dos faróis frontais da moto que estão colocados da parte de fora da carenagem e cuja inspiração surgiu das motos clássicas de Enduro. A grande distância entre eixos torna proeminente a linha horizontal que se estende desde a frente até à traseira da moto e que foi propositadamente mantida pela TuG através da montagem de um depósito de combustível mais comprido, por uma carenagem frontal que flui até esse mesmo depósito, pelo elaborado assento em pele que conta com uma abertura para tornar mais fácil chegar à ignição da moto e pela cobertura metálica traseira.

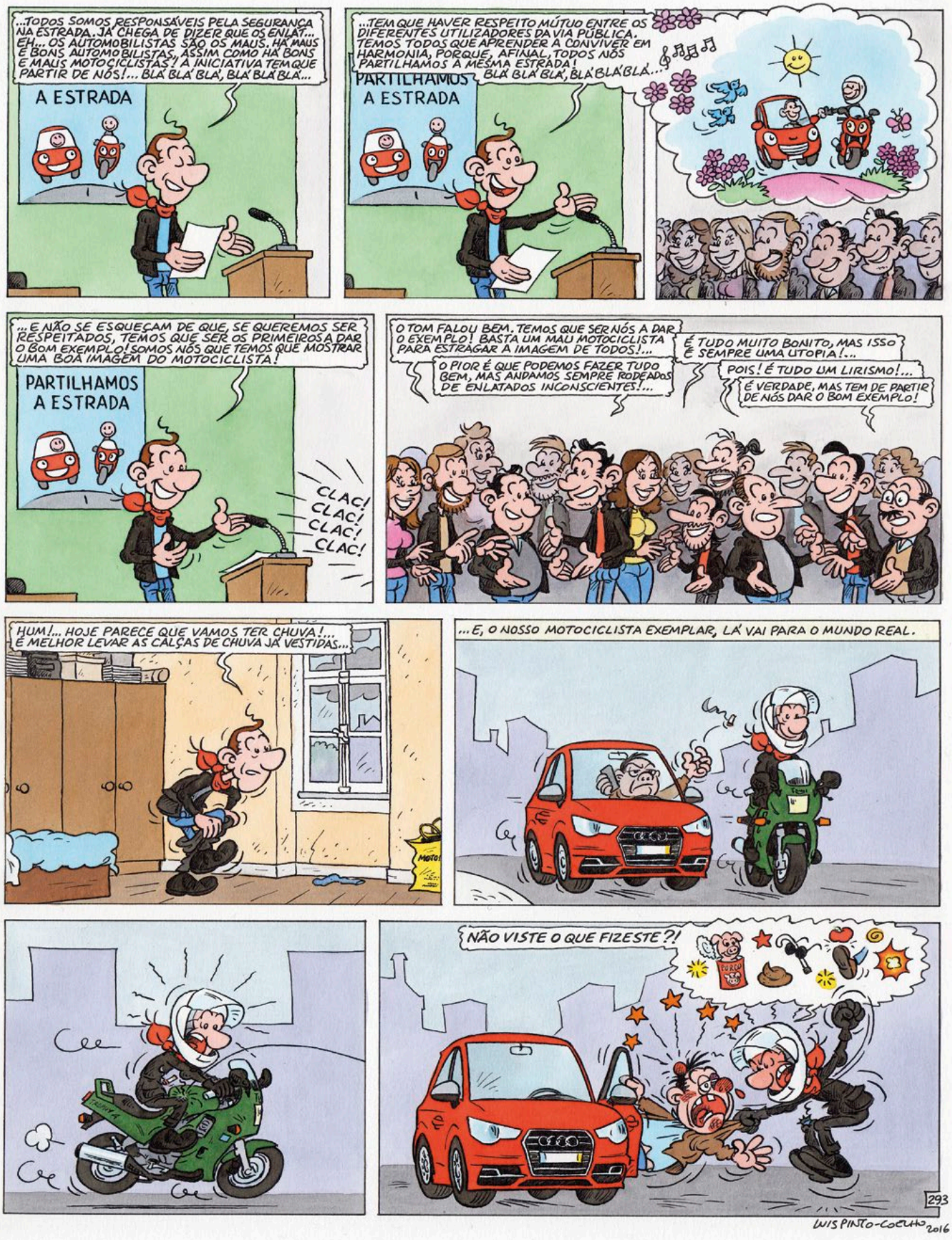
A Le Mans 1000 conta ainda com um conta rotações analógico com ecrã digital Motogadget, jantes de aros em aço inoxidável Borrani nas quais foram montados pneus Avon, poisa-pés e avanços Tarozzi, estes últimos cobertos por punhos Ariette.

A ciclística da Le Mans foi revista, contando agora com dois amortecedores Öhlins na traseira e duas pinças de travão de seis pistões

AS ODISSEIAS DE UM MOTARD

AVENTURAS E DESVENTURAS DE UM MOTOCICLISTA PORTUGUÊS





action team
MOTOCICLISMO

Calendário 2016

INSCREVA-SE JÁ!

PREÇO ESPECIAL PARTICIPANTES
HOTEL APARTAMENTOS SOLFÉRIAS
4 ★★★★

EVENTO/LOCAL	DATA	PREÇOS
CURSO DE CONDUÇÃO AVANÇADA AIA - PORTIMÃO	02 julho	195€
TRACK DAY AIA - PORTIMÃO	03 julho	165€
CURSO DE CONDUÇÃO AVANÇADA AIA - PORTIMÃO	20 agosto	195€
TRACK DAY AIA - PORTIMÃO	21 agosto	165€

PROMOÇÃO PNEUS*

DUNLOP

MEDIDA	MODELO	PREÇO
120/70 ZR 17 180/55 ZR 17	D 211 M	265€
120/70 ZR 17 190/55 ZR 17	D 211 M	279€

*Promoção exclusiva para inscritos.
Compra de pneus através do email
eventos@motorpress.pt

- SEGURO - ACIDENTES PESSOAIS
- DISPONIBILIZAÇÃO DE FOTOS
- 2H40 EM PISTA - 3 NÍVEIS DE ANDAMENTO

NOTA:
Preço exclusivo para inscritos no **TRACK DAY** e **CURSO DE CONDUÇÃO AVANÇADA** do **ACTION TEAM:**
- HOTEL APARTAMENTOS SOLFÉRIAS - CARVOEIRO, T0 ESTÚDIO PARA DUAS PESSOAS
02 e 03 de julho 45€/noite para duas pessoas sem pequeno-almoço, 20 e 21 agosto 87€/noite para duas pessoas sem pequeno-almoço. Reservas diretamente com o hotel: 282 357 401

INSCRIÇÕES www.motociclismo.pt

INFORMAÇÕES facebook.com/Motociclismo.revista Email: eventos@motorpress.pt

MAX one office 360° illy velleman AG Racing action team MOTOCICLISMO

MOTOCICLISMO
06/2016
Nº 302

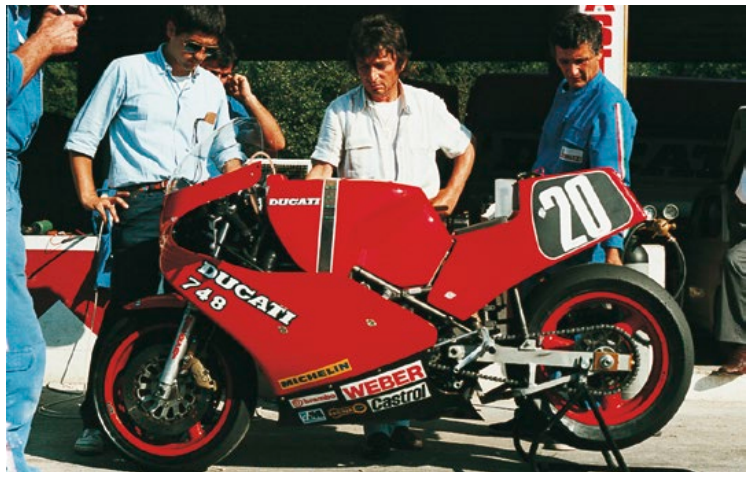
PRÓXIMA EDIÇÃO

YAMAHA MT-10

Com base na superdesportiva YZF-R1, vem aí a mais potente das MT! Leia o teste a uma das Power Naked do ano

ELEIÇÃO: MOTO DO ANO 2016

Os nossos leitores votaram nas suas preferidas e nós elegemos os Pilotos do Ano. Conheça os resultados



30 ANOS DE *DESMOQUATTRO*

2016 marca os trinta anos da criação do *desmoquattro*, o mais significativo desenho de motores produzido por um fabricante europeu nas últimas décadas

OUTROS TEMAS ///

Mototurismo
Roteiro do Douro - 3ª e última parte

Testes
Benelli BN 251
Piaggio Medley 125

Apresentação
12 Horas de Portimão

EXPLORE YOUR LIMITS.*

On and off road.

NOVO

* Explore os seus limites dentro e fora de estrada.

SRC SYSTEM READY

SCHUBERTH

E1

O conforto e conveniência de um capacete modular, o design e performance do mais moderno capacete de aventura, a segurança de um SCHUBERTH! Descubra o mundo com o novo E1.
Para mais informações visite:
WWW.GOLDENBAT.PT ou WWW.SCHUBERTH.COM

Escolhe óleo original BMW MOTORRAD ADVANTEC *A tua vida é uma viagem.

BMW Motorrad
R 1200 GS

bmw-motorrad.pt

Pelo prazer
de conduzir

Os limites foram inventados para ser ultrapassados. Qualquer que seja o terreno, o país ou as condições que tenhas que enfrentar, a BMW R 1200 GS está preparada para te surpreender. O motor de dois cilindros, refrigerado a água, oferece mais potência e maior capacidade de resposta. Parte à aventura com todo o conforto e surpreende-te em cada viagem.
Marca já o test ride em **bmw-motorrad.pt – facebook.com/bmwmotorradportugal**

3asy Ride	**BMW R 1200 GS (Pack Comfort+Touring+Dynamic)**
PVP	19.733,58 €
Entrada Inicial	4.962,40 €
Prestação Final	9.669,45 €
Duração	37
Prestação mensal	195,00 €
TAEG	6,6021%
TAN	4,8779%
MTIC	17.173,82 €

Condições válidas para contratos de Select Motorrad BMW Financial Services (Contrato de Crédito), para os parâmetros apresentados. Não inclui despesas de preparação, transporte e legalização. Motociclo não contratual. Comissão de Abertura de Dossier de 104€. Comissão de Finalização de 78€. Comissão de Processamento Mensal de 2,86€. (Valores com IS incluído). MTIC: Montante Total Imputado ao Cliente. TAN: Taxa Anual Nominal. TAEG: Taxa Anual Efetiva Global. Imposto de Selo de Abertura de Crédito de 199,41€. Montante Total do Crédito de 14.771,18€.Valores de PVP e Montante Total do Crédito com IVA à taxa legal de 23%. Sujeito a aprovação pela BMW Bank GmbH - Sucursal Portuguesa. Condições válidas para propostas aprovadas até 31/05/2016. Condições sujeitas a alteração sem aviso prévio.